Nr 23—24 (66)



Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY Warszawa, dnia 16 - 31 grudnia 1951 r.

W NUMERZE:

RACJONALIZATORZY NIE BOJĄ SIĘ ZIMY

WZMACNIAJ DYSCYPLINĘ UŻYTKOWANIA SAMOCHODÓW

MARSZ KOLUMNY SAMOCHODOWEJ W ZIMIE

CZY MOŻESZ JECHAĆ W TERENIE

POMOCNICZE URZĄDZENIA W ZIMIE

KIEROWCY 100-TYSIĘCZNICY

CHWAŁA STALINOWI BUDOWNICZEMU SZCZĘŚCIA MAS PRACUJĄCYCH TWÓRCY NAJDOSKONALSZEJ KONSTYTUCJI

Stalin... Imię to ze czcią i miłością wymawiają ludzie na wszystkich krańcach świata. Dumnie wymawia je budowniczy potężnych budowli komunizmu w ZSRR, z nadzieją i ufnością wymawia je robotnik w krajach ujarzmionych przez kapitalizm. Zarówno tam, gdzie zwyciężyły już wolność i demokracja, jak i tam, gdzie trwa uporczywa walka mas pracujących o swe prawa, imię Stalin jest otuchą i nadzieją wszystkich ludzi pracy i budzi niezachwianą wiarę w ostateczne zwycięstwo socjalizmu.

Stalin — to pokój. Miliony zwolenników pokoju na całym świecie czerpie zeń natchnienie i siłę. Wielka pochodnia pokoju, którą Stalin podnosi coraz wyżej rzuca blask i zapala płomienie w najdalszych zakątkach kuli ziemskiej. W jej blasku miliony uciskanych widzą jutrzenkę szczęśliwego jutra. Dla garstki podżegaczy wojennych jest ona groźną żagwią zagłady.

Dlatego ze czcią i miłością narody całego świata obchodzą 72 rocznicę urodzin Józefa Stalina. Narody świata wiedzą, że z 72 lat Jego życia 57 lat to nieprzerwane pasmo pracy i walki o szczęście, o dobrobyt, o prawo do życia i wolności wszystkich ludzi pracy. To okres walki, prowadzonej przezeń z żelazną wolą i energią o ideały, które przyjął jako 15-letni młodzieniec, a których urzeczywistnienie widzimy w 72 rocznicę Jego urodzin.

W ciągu tego czasu Stalin okazał się największym i najgenialniejszym mężem stanu i wodzem spośród wszystkich postaci, działających w przeżywanym przez nas okresie. Stalin był wielkim organizatorem walki rewolucyjnej rosyjskiej klasy robotniczej. U boku Lenina przeprowadził epokowe zwycięstwo ludu — Wielką Rewolucję Październikową. Wspólnie z Leninem zakładał fundamenty pierwszego na świecie państwa robotników i chłopów oraz osobiście kierował jego obroną przed międzynarodową i rodzimą reakcją. Jednocześnie jako komisarz ludowy do spraw narodowościowych i autor „Deklaracji praw narodów Rosji" zapoczątkował okres braterskiej współpracy wszystkich republik związkowych i grup narodowościowych ZSRR.

Stalin — najbliższy towarzysz Lenina obejmuje po jego śmierci ster radzieckiego państwa i kierownictwo partii bolszewickiej. W tym czasie rozwiązuje on również podstawowe zagadnienia teorii marksizmu-leninizmu, tworzy wielkie i genialne plany przebudowy społecznej i gospodarczej swego kraju oraz kieruje ich realizacją.

Pod przewodnictwem Stalina opracowana została w roku 1936 nowa Konstytucja Kraju Socjalizmu. Stała się ona niedoścignionym wzorem naukowej, marksistowsko-leninowskiej analizy głębokich przemian, jakie zaszły w narodzie radzieckim, a jednocześnie stała się najtrafniejszym odzwierciedleniem tych przemian i podsumowaniem osiągnięć ludzi radzieckich. Toteż Konstytucja ta przyjęta została przez cały naród radziecki z ogromną radością i dumą i nazwana od imienia swego twórcy **Konstytucja Stalinowska.**



Do dziś jest ona wzorem dla wszystkich narodów budujących socjalizm, ucieleśnia bowiem całą wielkość socjalistycznego demokratyzmu. Wiemy dobrze, że demokracja socjalistyczna jest demokracją nowego, wyższego typu, różniącą się zasadniczo od t. zw. demokracji burżuazyjnej. Demokracja socjalistyczna jest demokracia dla mas pracujących, dla całego narodu wolnego od wyzysku i nieznającego kryzysów ekonomicznych, bezrobocia i nędzy. Konstytucja Stalinowska nie tylko proklamuje nienaruszalne prawa obywateli, nie tylko je rejestruje, lecz przenosi punkt ciężkości na sprawę gwarancji tych praw, na sprawę środków urzeczywistnienia tych praw.

Ta nowa nieznana dawniej w dziejach właściwość Konstytucji ZSRR polega na tym, że jej demokratyzm nie jest „zwykłym" i „ogólnie uznanym" demokratyzmem w ogóle, lecz demokratyzmem socjalistycznym. Nadała ona masom pracującym tak szerokie prawa i swobody demokratyczne, o jakich mogły tylko marzyć najlepsze, przodujące umysły ludzkości, o jakich marzą do dziś masy pracujące krajów kapitalistycznych.

Pod sztandarem Konstytucji Stalinowskiej wzmocnił się radziecki ustrój społeczny i Państwo Radzieckie, wzmocniły się i rozwinęły radzieckie narody socjalistyczne. Konstytucja Stalinowska wzmocniła i podniosła jedność moralno-polityczną społeczeństwa radzieckiego, przyjaźń narodów i patriotyzm radziecki — fundament siły społeczeństwa radzieckiego.

Dla klasy robotniczej, dla mas pracujących całego świata Konstytucja Stalinowska stanowi wielki drogowskaz walki o pokój i demokrację, o niepodległość narodową, drogowskaz walki przeciwko imperializmowi. Masy ludowe Polski w swej walce i budowie ustroju sprawiedliwości społecznej korzystają z bogatych doświadczeń Państwa Radzieckiego, ze zdobyczy i osiągnięć narodu radzieckiego, sformułowanych i zagwarantowanych w Konstytucji Stalinowskiej.

Wielkość Stalina jako Wodza narodu i najwyższego Zwierzchnika sił zbrojnych ujawniła się ze szczególną mocą w latach Wielkiej Wojny Narodowej, kiedy Państwo Radzieckie, społeczny ustrój socjalistyczny i gospodarka przeszły wielką próbę. W walce przeciw hitlerowskim zaborcom ludzie radzieccy wykazali niespotykane bohaterstwo i ofiarność i obronili wielkie zdobycze zagwarantowane przez Konstytucję Stalinowską.

Pod kierownictwem Stalina narody Związku Radzieckiego pomyślnie wykonały powojenny plan 5-letni odbudowy i rozwoju gospodarki narodowej oraz dźwigają gigantyczne budowle komunizmu.

Pod kierownictwem Stalina naród radziecki kroczy dziś na czele wielkiej armii bojowników o pokój. Ludzie radzieccy dobrze zdają sobie sprawę, że im silniejszy będzie Związek Radziecki, tym pewniejsza będzie sprawa pokoju. Dlatego z niezwykłą mocą realizują wskazania wielkiego Stalina, który swym trudem i pracą — całym swoim życiem ukazał ludzkości wspaniałą przyszłość świata — komunizm.

ppłk. B. Barucki

WYCHOWYWAĆ ŻOŁNIERZY W DUCHU PRZESTRZEGANIA TAJEMNICY WOJSKOWEJ

Po zwycięskim zakończeniu wojny z hitlerowskim najeźdźcą, po zdobyciu Berlina Armia Radziecka, a u jej boku Ludowe Wojsko Polskie przystąpiło wraz z całym narodem do odbudowy zniszczeń, jakie wyrządził okupant hitlerowski. Ciężkie i trudne to było zadanie. Okupant robił wszystko aby zniszczyć nasz kraj — zniszczyć dorobek narodowy i kulturę. Warszawa i inne miasta stały w gruzach, porty były zniszczone, nie pracowały koleje, rolnictwo nie mogło zaopatrzyć w produkty żywnościowe miast. Ale naród polski pod przewodnictwem swojej czołowej siły, zahartowanej w walce z hitlerowskim najeźdźcą — partii robotniczej przystąpił do szybkiej odbudowy swego kraju, do zagospodarowania prastarych ziem polskich nad Odrą, Nysą i Bałtykiem, do zbudowania swojej Ojczyzny wolnej od wyzysku — Ojczyzny dla wszystkich ludzi pracy.

Naród polski pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej zwycięsko wykonał 3-letni plan odbudowy i realizuje 2 rok Planu 6-letniego — planu budowy podstaw socjalizmu w Polsce.

Dziś kraj nasz przekształca się w przodujący kraj przemysłowo-rolniczy. Budują się fabryki i szkoły, szpitale i teatry, domy mieszkalne i domy kultury, rozwija się nauka i sztuka. W szybkim tempie rozwija się wieś polska. Na olbrzymich polach naszego kraju coraz częściej warczą traktory marki ojczystej „URSUS", po naszych drogach mkną samochody marki „Star — 20", „Lublin—51" i „Warszawa".

Maszyny te wyprodukowała polska klasa robotnicza, maszyny te zbudował robotnik polski — gospodarz swego kraju. Polska klasa robotnicza a wraz z nią i cały naród mobilizują wszystkie siły i możliwości do szybszego i lepszego wykonania planów produkcyjnych. Nieustannie rośnie dobrobyt mas pracujących, rośnie dochód narodowy, który przeznaczony jest na polepszenie bytu mas pracujących, na podniesienie stopy życiowej.

Ale w tym czasie kiedy Związek Radziecki, Polska i kraje demokracji ludowej walczą o wykonanie swych planów pokojowej pracy, walczą o podwyższenie swojej stopy życiowej, to kraje kapitalistyczne — Stany Zjednoczone, Anglia, Francja i inne przygotowują się do nowej wojny do nowego przelewu krwi. Rządy tych krajów podeptały wszystkie traktaty międzynarodowe, przyjęte po zakończeniu drugiej wojny światowej. Imperialiści amerykańscy otwarcie odbudowują dwa ogniska wojny: na Dalekim Wschodzie — Japonię, a w Europie — Niemcy Zachodnie, montują agresywne bloki i wciągają coraz nowe państwa do bloku Północnoatlantyckiego. Budują nowe bazy wojenne, lotniska, porty itd., uzbrajają armię swoich satelitów. Przy pomocy zdradzieckiej kliki Tito i jego kompanii przekształcają Jugosławię w bazę wypadową przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej. W krajach kapitalistycznych zwiększa się liczebność armii, rosną nieustannie budżety na wydatki wojenne. W tym gorączkowym przygotowaniu do nowej wojny poważne miejsce imperialiści wyznaczają organizacjom szpiegowsko-dywersyjnym i prowokatorskim, których agentów wywiady kapitalistyczne nasyłają do Związku Radzieckiego i krajów Demokracji Ludowej.

Narody Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej dobrze pamiętają słowa Józefa Stalina, że kraj zwycięskiego socjalizmu znajduje się w okrążeniu kapitalistycznym i zawsze musi być gotowy do odparcia możliwej agresji imperialistycznych państw. Naukę Stalina musi stosować naród polski i jego armia. Czujność rewolucyjna jest niezbędną bronią w rękach narodu polskiego w walce przeciwko wrogom naszej Ojczyzny. Tylko czujność naszego narodu, czujność naszego wojska przetnie nić szpiegowską anglo-amerykańskiego wywiadu. Czujność ta winna być cechą wszystkich obywateli naszego kraju, a jest szczególnie niezbędna dla żołnierzy Ludowego Wojska, dla Żołnierzy służby samochodowej.

Być czujnym to sprawa honoru każdego żołnierza naszego wojska.

Wstępować w szeregi naszego wojska znaczy dochowywać przysięgi wojskowej, którą każdy żołnierz uroczyście składa, zobowiązując się „być czujnym żołnierzem" i ściśle przestrzegać tajemnicy wojskowej i państwowej". Dlatego też, aby być czujnym żołnierzem przede wszystkim należy ściśle przestrzegać przysięgi wojskowej. Być czujnym żołnierzem to znaczy ściśle przestrzegać regulaminów i przepisów wojskowych. Być czujnym to znaczy być zdyscyplinowanym żołnierzem. Szczególnie czujnym musi być żołnierz służby samochodowej. Charakter bowiem naszej służby jest specyficzny. Bardzo często zdarza się, że kierowca samochodowy wykonując rozkaz swego dowódcy wyjeżdża w drogę na takie lub inne zadania. Wykonuje to zadanie z samochodem, odrywa się od jednostki, od kolegów co daje mu możliwość częstego spotkania się z ludnością cywilną. Bezwzględnie najmniejsza nieostrożność, jak zbędna gadanina może doprowadzić do tego, że wróg dowie się, gdzie służy kierowca, może dowiedzieć się jaka jest ta jednostka, może dowiedzieć się o wszystkim co go interesuje.



Uświadomienie żołnierzy o doniosłości wykonywanych przez nich zadań przyczynia się do ścisłego zachowania tajemnicy służbowej po opuszczeniu przez kolumnę samochodową terenu jednostki. Na zdjęciu: grupa kierowców N-tego oddziału w czasie odprawy przed wyjazdem.



Przestrzeganie tajemnicy wojskowej jest obowiązkiem każdego żołnierza. Wzorem właściwego zrozumienia tego zagadnienia jest st. szer. Kublik Jerzy, który zawsze starannie przechowuje dokumenty samochodu i unika rozmów z ludnością cywilną na tematy związane ze służbą i zadaniem które wykonuje.

A pamiętać musimy, że wroga interesuje wszystko o naszym wojsku. Kierowca musi pamiętać, że picie wódki najczęściej doprowadza do gadaniny, do przypadkowych „znajomości", co w skutkach może doprowadzić do zdradzenia tajemnicy wojskowej. Trzeba zawsze pamiętać, że wróg jest chytry, ostrożny, będzie on starał się o czymś dowiedzieć „cichaczem", aby nie wywołać żadnych podejrzeń. Będzie częstował wódką, będzie nadzwyczaj miły, serdeczny i „dobry".

Przykładów takich może być bardzo dużo, że dzięki gadulstwu, zbytniemu spoufalaniu, zdradza się tajemnicę wojskową.

Uwagę młodego żołnierza, a szczególnie żołnierza naszej służby w pierwszym okresie szkolenia trzeba zwrócić szczególnie na poznanie regulaminów wojskowych, które określają zadania żołnierza, jego stosunki w służbie i poza służbą, jego obowiązki i prawa. Zapoznać go z regulaminem, to znaczy nastawiać żołnierza, na właściwą drogę postępowania. Żołnierz, który dobrze zna i przestrzega regulaminów wojskowych nie zdradzi nigdy tajemnicy wojskowej. Dlatego należy zwrócić szczególną uwagę na wyszkolenie polityczne żołnierzy, aby dokładnie zorjentować ich w wydarzeniach wewnątrz i zewnątrz kraju. Wychowywać żołnierzy w duchu przestrzegania tajemnicy wojskowej, to znaczy systematycznie podnosić poziom dyscypliny, porządku wojskowego, podnosić poziom wyszkolenia bojowego i politycznego żołnierzy.

MOTORYZACJA ZSRR



ZWIĄZEK Radziecki jest najpotężniejszym mocarstwem samochodowym. Na każdej ulicy Moskwy, Leningradu lub innego miasta ZSRR, w każdym ośrodku przemysłowym, na każdej budowli i w kołchozach spotykamy setki samochodów, podczas gdy zaledwie trzydzieści lat temu nie było tylu samochodów na wszystkich ulicach wszystkich miast Rosji, wziętych razem.

Gospodarze Rosji carskiej — obszarnicy i fabrykanci — nie mogli uruchomić tak skomplikowanego przemysłu, jak produkcja samochodów. Niezliczone mnóstwo znakomitych odkryć naukowych, wynalazków i projektów uczonych rosyjskich, którzy pracowali w dziedzinie budowy samochodów, leżało „pod suknem" w urzędach carskich ministrów.

Radziecki przemysł samochodowy powstał, rozrósł się i zajął pierwsze miejsce w Europie dopiero po Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej — w okresie władzy radzieckiej, w okresie Stalinowskich Planów Pięcioletnich.

A przecież zaczynać trzeba było dosłownie od niczego.

Po pierwszej wojnie światowej ubogi tabor samochodowy Rosji przestał właściwie istnieć. „Cmentarzysko samochodów" — oto najwłaściwsza nazwa dla tego, co odziedziczył po caracie Związek Radziecki.

Tymczasem rozpoczęła się wojna domowa. Młoda republika radziecka walczyła o własne istnienie. Otaczał ją zwarty pierścień armii interwentów i generałów białogwardzistów.

Usprawnienie transportu znaczyło tyle, co nawiązanie należytej łączności, umożliwiło łatwiejsze i bardziej sprężyste manewrowanie armią, zwiększyło jej ruchliwość i przyśpieszyło dostawę broni zaopatrzenia i posiłków.

Nie tylko zresztą armia, lecz i wszytkie bez wyjątku gałęzie gospodarki narodowej potrzebowały na gwałt transportu samochodowego. Na pomoc zaś nie można było liczyć znikąd.

Pozostawało jedno jedyne wyjście: udać się na „cmentarzysko samochodowe" i zabrać się do... „wskrzeszania" starych, porozbijanych wozów.

TAK się też stało. Naprawę starych wozów podjęło w niedokończonej z powodu wojny fabryce moskiewskiej „AMO".

Tu właśnie w fabryce, która po upływie kilku lat miała stać się największym na świecie zakładem budowy samochodów ciężarowych, wroku 1921 rozpoczęto według wskazówek Lenina przygotowania do produkcji pierwszych wozów radzieckich.

Olbrzymim sukcesem była produkcja pierwszych samochodów wykonywanych przez „amowców" Przezwyciężyli oni jednak wszystkie przeszkody Minęły trzy lata i oto dnia 7 listopada 1924 roku na moskiewskim Placu Czerwonym ukazało się pierwsze dziesięć wozów „AMO-F-15" — pierwsze samochody wykonane od początku do końca rękami robotników i inżynierów radzieckich.

Był to dzień narodzin samochodu radzieckiego, pierwszy wielki triumf radzieckiej produkcji samochodowej.

Niewielka wydajność zakładów „AMO" nie mogła oczywiście zaspokoić wzrastających wciąż potrzeb Związku Radzieckiego. Jeden — dwa samochody dziennie — tyle najwyżej mogła produkować fabryka, która poza wozami musiała także wyrabiać i maszyny nieodzowne do obróbki części samochodowych.

Aby móc wyprodukować wystarczającą ilość samochodów, traktorów i motocykli należy mieć dużo żelaza i stali oraz mnóstwo skomplikowanych obrabiarek. Toteż podjęto na wielką skalę wydobywanie rud, których taka obfitość kryje się w łonie ziemi radzieckiej. Związek Radziecki nie chciał bowiem ani nie potrzebuje uzależniać się od obcej pomocy, nie chciał zaciągać długów wdzięczności.

Drogę wskazali narodowi radzieckiemu wielcy wodzowie rewolucji — Lenin i Stalin. I oto w roku 1929 zaszło coś niesłychanie doniosłego w dziejach radzieckiego przemysłu samochodowego: zgodnie z wytycznymi Stalina postanowiono rozpocząć budowę olbrzymich zakładów samochodowych w Niżnym Nowogorodzie, który obecnie nazywa się Gorki.

— „I gdy posadzimy ZSRR na samochód, a chłopa na traktor — wtedy niech spróbują nas dogonić szanowni kapitaliści" — pisał Józef Stalin w roku 1929.

UROCZYSTOŚĆ założenia kamienia węgielnego pod Zakłady imienia Gorkiego — „GAZ" — odbyła się w dniu 2 maja 1930 roku. Z olbrzymich rozmiarów tej fabryki można zdać sobie sprawę już choćby na podstawie następujących liczb:

W fabryce stanęło przeszło 6.000 obrabiarek najrozmaitszych typów.

Zakłady mają produkować 140.000 samochodów rocznie, czyli około 500 dziennie.

Co minuta samochód. Takich fabryk Europa dotąd nie znała.

Gdy do Niżnego Nowogorodu przybyli korespondenci amerykańscy, nie kryli nieufnych uśmiechów: na uruchomienie fabryki wyznaczony został okres... 15 miesięcy. Uśmieszki Amerykanów miały zresztą pewne uzasadnienie bo przecież fabryki samochodowe Forda budowane były blisko sześć lat.

Ale olbrzym imieniem Gorkiego zbudowany został cztery razy szybciej: już w styczniu 1932 roku z głównej taśmy zakładów zaczęły wychodzić i rozjeżdżać się po całym kraju nowiutkie, zalatujące świeżą farbą GAZ-y.

W okresie pierwszej pięciolatki Stalinowskiej ludzie radzieccy zmienili również zupełnie oblicze najstarszej fabryki samochodów — „AMO".

Przerobić stare jest trudniej, niż zbudować rzecz nową. W nowych zakładach imienia Stalina niewiele pozostało z dawnego „AMO". W miejscu, gdzie niegdyś stały liche baraki niedokończonej fabryczki, wznosiły się teraz wspaniałe bloki największych w świecie zakładów, produkujące trzytonowe ciężarówki „ZIS".

Lecz kraj potrzebował również i potężnych wozów ciężarowych o nośności 7—8 ton. Wytwarzanie samochodów tego typu rozpoczął w mieście Jarosławiu trzeci zakład budowy samochodów — „JAZ".

„Nie meliśmy przemysłu samochodowego. Teraz go mamy" — tak ocenił Józef Stalin wspaniały triumf twórców tej produkcji.

OBECNIE w Związku Radzieckim produkuje się samochody wszystkich typów i rodzajów. Dla wojska potrzebne były wozy odpowiednie na każdą drogę, mogące pokonywać trzęsawiska i rowy. Przemysł drzewny potrzebował samochodów do przewozu ciężkich i wielkich ładunków. Nafciarze wołali wielkim głosem: dajcie nam cysterny samochodowe. Zbudujcie dla nas wóz, który by się rozładowywał samoczynnie — żądał prze-



Racjonalizatorzy nie boją się zimy

Z zachmurzonego nieba wyjrzało nagle słońce. Prześlizgnęło się swym blaskiem po lśniących maskach Zis-ów stojących pod „myjką", błysnęło na błotniku ciemnozielonej Skody i zajrzało do wnętrza hali, w której skupieni nad imadłami pracują warsztatowcy - racjonalizatorzy.

Schylone postacie odziane w granatowo - szare kombinezony, pochłonięte były gorączkową pracą. Zgrzyt pilnika mieszał się z warkotem szlifierki, przy której st. szer. Zalewski uważnie ostrzył nóż do tokarni. Racjonalizatorzy jednostki o której mowa już od dawna przygotowali się do pracy w okresie zimowym. Dzięki nim wszystkie samochody zaopatrzone zostały w osłony chłodnic, a garaże w podgrzewacze wodno - olejowe. Zabezpieczyli oni również okna i drzwi hal warsztatowych, wyremontowali piece, aby w okresie zimowych chłodów ułatwić warunki swej pracy.

W okresie sześciolatki ruch racjonalizatorski jest zasadniczym orężem w walce o postęp techniczny. Rozumieją to doskonale warsztatowcy jednostki oficera Grzelaka, którzy intensywną pracą przyczyniają się do realizowania założeń Planu 6-letniego stawianych przed racjonalizatorami.

Jesteśmy w niewielkim pomieszczeniu, w którym mieści się ośrodek racjonalizatorski jednej z jednostek samochodowych. Liczne znajdujące się tu narzędzia, jak tokarnia, imadła i inne, wykonane zostały przez żołnierzy racjonalizatorów, którzy żmudną pracą doprowadzili stare urządzenia i maszyny do stanu używalności.

Przy tokarni opodal okna pracuje ZMP-owiec, kpr. Fijałkowski Stefan, Zajęty obróbką podstawy gaźnika Gaz—67, do którego przystosowuje przewód dopływu paliwa o zmniejszonej średnicy, opowiada nam pokrótce, jak to on przy wydatnej pomocy ZMP-owców Kunki Jana i Dywelskiego Bronisława, wyremontował w przeciągu 2 miesięcy tokarnię, na której obecnie pracuje.

— Początkowo mieliśmy wiele trudności — opowiada. Wrak tokarni „wyszabrowany" był w 75 proc. z wartościowych części, jak tryby od wału napędowego, futerko, sworznie itp. Musieliśmy dopasowywać te części z innych modeli i typów. Nie zawsze części te pasowały do naszej tokarni. Lecz nie napróżno jesteśmy racjonalizatorami. Pasowaliśmy, przerabialiśmy, ustawialiśmy tak, że po dwóch tygodniach wszystkie części począwszy od trybów zębatych, skończywszy zaś na futerku były gotowe. Pozostał jedynie remont samego korpusu tokarni oraz złożenie wszystkich jej elementów.

Wszystkie prace wykonaliśmy w godzinach wolnych od zajęć. Obecnie mamy wielką wygodę, gdyż możemy wykonywać na własnej maszynie wszystkie prace przy realizowaniu usprawnień i pomysłów racjonalizatorskich. Na tokarni tej wykonaliśmy szereg pomocniczych zatrzasków i zamków do ochraniaczy chłodnicy przed chłodem zimowym. Szer. Szukała wyspecjalizował się przy obrabianiu na tokarni zaworów do dyszy podgrzewacza wodno-olejowego.

Jednym z czołowych racjonalizatorów jednostki jest st. szer. Serwinowski. Zbudował on ciekawy i prosty zarazem w użyciu aparat do destylacji wody potrzebnej do akumulatorów.

— Przyrząd ten zbudowałem — opowiada, — gdyż akumulatornia nasza uzależniona była ciągle od wody dystylowanej sprowadzanej z poza jednostki i ponoszenia związanych z tym kosztów. Do budowy destylatora, bo tak ten przyrząd nazwałem — użyłem zbiornika benzynowego, oraz chłodnicy ze starej elektrycznej lodówki. Systemem krętych rur połączyłem obie te części oraz zamocowałem stałą podstawę. Teraz posiadamy ciągły zapas wody destylowanej.

Przechodzimy do sąsiedniego pomieszczenia, gdzie ustawione rzędem akumulatory poddawane są w wszechstronnej toalecie, przed zamontowaniem ich w samochodzie.

Szer. Sadowski, który zajęty jest w tej chwili odlewaniem mostków akumulatorowych, wyjaśnia nam, że racjonalizatorzy jednostki wyremontowali 32 akumulatory, używając do ich naprawy części wyprodukowanych przez siebie. Przeróbka i naprawy na terenie jednostki starych akumulatorów, które dotychczas odsyłane były do fabryki, dają wielotysięczne oszczędności. Jeden bowiem nowy akumulator kosztuje około 200 zł. Jeśli pominiemy koszty związane z produkcją części, jak styki, płyty i mostki ołowiane, zaoszczędzona suma wynosić będzie kilka tysięcy złotych.



Racjonalizatorzy jednostek samochodowych posiadają warsztaty wyposażone w narzędzia i przyrządy wyprodukowane we własnym zakresie. Na zdjęciu: fragment warsztatu racjonalizatorskiego. Przy aparacie do sprawdzania cewek pracuje st. szer. Kubicki Kazimierz.

Takich jak Fijałkowski, Kunka, Dywelski, Serwinowski i Sadowski w jednostce oficera Grzelaka jest wielu.

Każdy racjonalizator jednostki ciągle się troszczy o podnoszenie wiadomości fachowych. Dzięki wydajnej pomocy Organizacji Partyjnej, ZMP-owskiej oraz oficera Bargieła zorganizowane zostało kółko racjonalizatorów. Na zebraniach omawiane są szczegółowo sukcesy i metody stosowane przez radzieckich nowatorów.

Pogadanki, wspólna wymiana wiadomości na różne zagadnienia techniczne, dyskusja nad zgłoszonymi wnioskami pozwala na wszechstronne i krytyczne poznanie usprawnienia, omawianie jego zalet i kosztów związanych z wykonaniem lub też stałą produkcją. Dużą pomocą w szkoleniu technicznym jest biblioteka jednostki zawierająca pokaźny zasób radzieckich pism technicznych.

Racjonalizatorzy tej jednostki to świadomi żołnierze Ludowego Wojska. Wiedzą że intensywną pracą nad opracowaniem usprawnień, przyczyniają się do podniesienia gotowości bojowej Służby Samochodowej.

JANUSZ KOWALIK

PIERWSZY WSRÓD OSZCZĘDNOŚCIOWCÓW

Pierwszym „oszczędnościowcem" jednostki oficera Szylberga jest kpr. Matczak Jan, zdobywca przechodniego proporca jednostki w oszczędności benzyny.

Kpr. Matczak jest synem robotnika łódzkiego. Już od pierwszych chwil pobytu w jednostce wykazywał wielką troskę o powierzony mu sprzęt, zwracając szczególną uwagę na system zasilania.

Po przez staranne ustawienie gaźnika Skody 1101, którą jeździ oraz przestrzeganie zasad oszczędzania benzyny, kpr. Matczak dzierży prymat w jednostce pod względem ilości oszczędzanych mps.

W rozmowie z przedstawicielem redakcji „ZK" kpr. Matczak powiedział, że najważniejszym powodem, który sprawił, że włączył się on do akcji oszczędzania materiałów pędnych jest zrozumienie przez niego doniosłości oszczędzania mps w okresie Planu 6-letniego.

Dzięki stale wzrastającej świadomości politycznej żołnierzy służby samochodowej możliwe jest osiąganie coraz lepszych wyników w oszczędności mps.

NAJPOTĘŻNIEJSZA W ŚWIECIE

mysł budowlany. Ulice miast radzieckich czekały na piękne i szybkie autobusy. Potrzebne były najróżnorodniejsze typy samochodów osobowych: od wielkich wozów na siedem osób do malutkich, małolitrażowych samochodów, dostępnych dla każdego amatora i sportowca.

W ciągu Stalinowskich pięciolatek przemysł samochodowy uczynił zadość wszystkim tym zamówieniom.

Konstruktorom najlepszych samochodów nadano zaszczytne tytuły laureatów Nagrody Stalinowskiej i Bohaterów Pracy. Zakłady imienia Mołotowa w Gorkim otrzymały order Lenina, order Czerwonego Sztandaru Pracy i order Wojny Narodowej I klasy. Sztandar Zakładów Samochodowych imienia Stalina w Moskwie zdobią również liczne ordery.

Pierwsze miejsce pod względem produkcji samochodów w Europie i drugie w świecie — oto, za co nadane zostały te wysokie odznaczenia państwowe.

W roku 1937 transport samochodowy Związku Radzieckiego przewiózł 595 mil. ton ładunków, kolejowy zaś 517 mil. Okazuje się, że w dziedzinie transportu samochody wyprzedziły kolej.

Nie jest to jeszcze wszystko. — Podnieść park samochodowy do wysokości 1 700.000 samochodów w roku 1943 — uchwalił XVIII Zjazd Partii Bolszewickiej. Konstruktorzy radzieccy, pobudzeni tym wielkim zadaniem do czynu, ze wzmożoną energią zabrali się do pracy, aby obdarzyć kraj nowymi, udoskonalonymi samochodami.

Na Syberii i w Moskwie, na Dalekim Wschodzie i w Odessie rozpoczęto budowę nowych fabryk. Powstało tysiące kilometrów nowych dróg. Setki tysięcy kandydatów na kierowców zasiadło do podręczników. Kraj dokonał starań, by godnie powitać samochody trzeciej pięciolatki Stalinowskiej.

DNIA 21 czerwca 1941 roku Niemcy faszystowskie dokonały zdradzieckiego napadu na Związek Radziecki. Niejednego bohaterskiego czynu dokonali i wielkie zasługi położyli w czasie wojny radzieccy kierowcy na zapleczu i na froncie.

W skromnej niepozornej niezaz pracy kierowcy wojskowego, trudno na pierwszy rzut oka dopatrzyć się bohaterstwa. W istocie jednak wiele tysięcy ludzi radzieckich zawdzięcza życie ich wysiłkom i odwadze. Przypomnijmy sobie sławną obronę Leningradu. Miasto otoczone było ze wszystkich stron zwartym murem armii faszystowskich. Jedna, jedyna wązka droga po lodzie łączyła Leningrad z resztą kraju. „Droga życia" — taką nazwę nadali jej mieszkańcy oblężonego miasta.

Dniami i nocami przez zdradziecki, a niepewny lód jeziora Ładoga posuwało się tysiące wozów z przysłoniętymi światłami: w stronę miasta — z żywnością i bronią, w kierunku odwrotnym z rannymi i dziećmi.

Nieprzyjaciel stale ostrzeliwał drogę. Ponure „Messerschmity" unosiły się nad nią, rzucając swój śmiercionośny ładunek. Ale kierowca złożył Ojczyźnie przysięgę: „Zatrzymam silnik wtedy dopiero, gdy przestanie bić moje serce". Przysięgi tej dotrzymał do końca.

Wojna przeszkodziła w wykonaniu planu produkcji samochodów na oznaczony czas.

— „Wszystko dla frontu". „Wszystko dla zwycięstwa". Produkcja radziecka przestawiła się na potrzeby wojny. Zakłady samochodowe również pracowały dla frontu.

Ale w ciągu srogich lat wojny radzieccy konstruktorzy w biurach i laboratoriach fabryk samochodowych ani na chwilę nie przerywali prac w zakresie projektowania nowych modeli powojennych.

Nikomu nie opadały ze zniechęcenia ręce. Nikt nie wątpił o zwycięstwie. Na wschodnich granicach państwa wojna była jeszcze w całej pełni, gdy na Kremlu odbyła się niecodzienna uroczystość: Józef Stalin wraz z członkami rządu przyjmował i oglądał modele nowych samochodów radzieckich. Tu właśnie zostały zatwierdzone — otrzymały „prawo do życia" najnowsze pojazdy radzieckie.

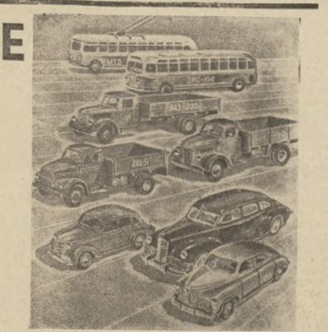
PRZED ostatnią wojną Związek Radziecki posiadał 4 fabryki samochodowe: „GAZ", „ZIS", „JAZ" oraz fabrykę wozów małolitrażowych „KIM". Zakłady te nie mogły już podołać potrzebom wielkiego Planu Stalinowskiego.

Obecnie w licznych punktach niezmierzonego kraju radzieckiego z dnia na dzień rozrastają się olbrzymie budynki nowych fabryk samochodowych. Niejedna z nich podjęła już pracę produkcyjną.

Tak oto nieprawdopodobnie wzmógł się na siłach radziecki przemysł samochodowy w okresie Stalinowskich Planów Pięcioletnich. Dziś w ZSRR produkuje się wozy ciężarowe od 1,5 tonowych do 25 tonowych samochodów-wywrotek, pracujących na budowlach komunizmu oraz samochody osobowe 4 różnych kategori i litrażu, zdolne zaspokoić najbardziej wybrednego odbiorcę.

Oprócz fabryk - gigantów czynne są w Związku Radzieckim liczne fabryki pomocnicze. Jedne z nich wyrabiają przyrządy pomiarowe, inne dostarczają opon i części azbestowych, jeszcze inne wyspecjalizowały się w produkcji samochodowego sprzętu elektrycznego. Zmieniło się również oblicze fabryk: stają się one prawdziwymi pałacami pracy, wzorem czystości i kultury produkcyjnej.

Najbardziej jednak przeobraziły się samochody: nowe wozy radzieckie są trwalsze, mocniejsze, piękniejsze i szybsze od dawnych. Są one wynikiem, sięgającego wzrokiem daleko w przyszłość, geniuszu Józefa Stalina. Dzięki jego mądremu kierownictwu Związek Radziecki nie tylko przezwyciężył odwieczne zacofanie, ale w wyniku realizacji Planów Pięcioletnich stał się państwem przodującym w zakresie techniki i motoryzacji.



SAMOCHÓD jest jednym z najznakomitszych tworów mózgu i rąk ludzkich. Zalety jego są nieocenione: dzięki niemu oszczędzamy ogromnie na czasie i skracamy odległości.

Samochód, przedmiot zbytku w Rosji carskiej — stał się w kraju socjalizmu artykułem pierwszej potrzeby.

Dla gospodarki ZSRR pojazd mechaniczny stał się nieodzownym środkiem w realizacji gigantycznych planów komunistycznego budownictwa. Radziecki transport samochodowy przyśpiesza twórczą, pokojową pracę narodów ZSRR, pracując wydajnie na Stalinowskich budowlach Komunizmu.

Ludzie Kraju Rad pracując dla tych budowli dumni są, że w ich Ojczyźnie mogą być realizowane takie wielkie projekty. Mocarstwa imperialistyczne nastawione na wojny grabieżcze mobilizują przymusowo ludność do przygotowań wojennych. W Związku Radzieckim nastawionym na twórczą pracę pokojową cała ludność mobilizuje się z entuzjazmem do przeprowadzenia, w oparciu o najbardziej postępową technikę i motoryzację, wielkiej walki z przyrodą dla budowy lepszej, świetlanej przyszłości narodów ZSRR — dla budowy Komunizmu.

kpt. Z. Wilamowski

WZMACNIAJ DYSCYPLINĘ UŻYTKOWANIA SAMOCHODÓW

Dyscyplina wojskowa jest to dokładna znajomość i ścisłe przestrzeganie przez żołnierzy regulaminów oraz rozkazów przełożonych, które normują codzienną działalność i tryb życia żołnierzy.

Żelazna i świadoma dyscyplina wojskowa żołnierzy Ludowego Wojska określa ich stosunek do Ludowej Ojczyzny, do przełożonych i służby wojskowej, do kolegów i siebie samego.

Składając przysięgę, żołnierze ślubują być zdyscyplinowanymi, bo świadoma dyscyplina, która wypływa z tego, że jesteśmy armią robotników i chłopów, jest nieodzownym warunkiem spoistości i siły Ludowego Wojska oraz stałego wzrostu poziomu wyszkolenia bojowego i politycznego.

Dlatego też każdy z żołnierzy rozumie bardzo dobrze, że wzorowe wykonanie zaszczytnego zadania, jakim jest obrona Ojczyzny i pokoju, wymaga stałego umocnienia świadomej dyscypliny takiej, jaka cechuje niezwyciężoną Armię Radziecką i armie krajów demokracji ludowej.

Żołnierz ślubuje być zdyscyplinowanym, to znaczy w każdej sytuacji ściśle i bezwzględnie wykonywać rozkazy i zarządzenia przełożonych. Rozkaz dowódcy jest bowiem dla żołnierza świętym prawem, którego nie wolno nam naruszać.

Być zdyscyplinowanym, to znaczy wykorzystując każdą minutę przykładać się gorliwie do szkolenia. Pilnie uważać na zajęciach wyszkoleniowych, ściśle stosować się do wskazówek instruktora, sumiennie i dokładnie ćwiczyć — zgodnie z wymogami regulaminów.

Być zdyscyplinowanym, to znaczy ściśle przestrzegać porządku wewnętrznego oraz dokładnie znać i wykonywać obowiązki żołnierskie. Niezłomnie i święcie dochowywać przysięgi i nie szczędzić sił ani życia wykonywując swe obowiązki, stale podnosić swą wartość bojową, wzorowo dbać o mienie wojskowe i państwowe, mężnie znosić trudy służby wojskowej, wysoko cenić koleżeństwo żołnierskie, pomagać kolegom w każdej chwili słowem i czynem, powstrzymywać ich od niewłaściwego postępowania i nie szczędząc życia pomagać im w niebezpieczeństwie.

Być zdyscyplinowanym, to znaczy na każdym kroku być czujnym i ściśle przestrzegać tajemnicy wojskowej i państwowej oraz okazywać szacunek przełożonym i starszym stopniem.

Być zdyscyplinowanym to znaczy ściśle przestrzegać zasad zachowania się, oddawania honorów i wyglądu zewnętrznego. Żołnierze powinni wzajemnie oddawać honory przy spotkaniu się oraz okazywać sobie wzajemnie uprzejmość i zachowywać się taktownie. Żołnierze powinni dbać o czystość osobistą oraz o przepisowy, schludny i staranny ubiór.

Dyscyplina obejmuje wszystkie przejawy życia żołnierskiego. Szczególnego zdyscyplinowania wymaga charakter naszej służby od żołnierza kierowcy. Dowództwo powierzyło nam bowiem ogromny majątek narodowy, jakim są nasze wspaniałe samochody; dowództwo zaufało nam życie przewożonych żołnierzy i cenne środki zaopatrzenia.

Walka o żelazną, świadomą dyscyplinę musi objąć wszystkie odcinki naszej pracy tak w garażu, na stacji obsługi, jak i podczas każdego wyjazdu czy to w kolumnie, czy też pojedyńczo.

Staranne przygotowanie samochodu do drogi, szczegółowa kontrola sprawności technicznej przez mechanika parkowej stacji obsługi, wyglądu zewnętrznego pojazdu, formalności dokumentów — to pierwszy etap codziennej bitwy o dyscyplinę. Hasłem naszym jest w niej: „Za bramę parku samochodowego nie wyjedzie ani jeden samochód technicznie niesprawny lub nie wyposażony we wszystkie wymagane dokumenty"!

Musimy zwalczać wrogie naszej służbie postępowanie niektórych kierowców, którzy uważają, że przejazd w tym samym rejonie nie wymaga prawidłowo wystawionego rozkazu wyjazdu, lub może być wykonany na nie całkowicie sprawnym samochodzie. Musimy piętnować brak żołnierskiej czujności obsługi punktu kontroli technicznej, która samochód taki wypuściła w drogę.

Specjalną troską musimy otoczyć nasze nowe, wspaniałe samochody produkcji krajowej i radzieckiej, częstokroć jeszcze niedotarte.

Dbałość o zachowanie norm ładowności, osobiste czuwanie przy załadowaniu i uwaga, aby ładunek był równomiernie rozłożony na całej powierzchni skrzyni, nieprzeciążenie silnika pracą na nadmiernych obrotach — to dalsze elementy naszej walki o wyższą dyscyplinę użytkowania.

Dyscyplina eksploatacji w marszu i na ćwiczeniach to staranne wykonanie przeglądu w drodze. To pełne wykorzystanie czasu rozładowania przy przewozie, czy też w warunkach ćwiczebnych przejścia do rejonu wyczekiwania, na sprawdzenie stanu samochodu i usunięcie ewentualnych niedomagań.

To walka z chuligaństwem drogowym, nieposzanowaniem przepisów ruchu i nadmierną szybkością — głównym sprawcą wypadków, przedwczesnego zniszczenia opon i nadmiernego zużycia paliwa i smarów.

Walcząc o wzmożoną dyscyplinę użytkowania winniśmy za przykładem klasy robotniczej, racjonalizować naszą pracę, przyczyniać się do jeszcze lepszego wykorzystania samochodu przy równoczesnym zmniejszeniu jego przebiegu.

Drogą do tego celu jest wydanie walki pustym przebiegom, niedoładowaniu i przedłużeniu postojów przy za — i wyładowaniu.

Przygotujmy więc zawczasu wszystkie środki pomocnicze mogące pracę tę ułatwić, jak: pomosty, drogi, wózki, ramy, wykopy itp. Pamiętajmy o dogodnym ustawianiu samochodów w miejscu za i wyładowania.

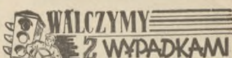
Naszą codzienną troską o samochód pogłębiajmy przez dokładne i terminowe wykonywanie przeglądów okresowych. Bierzmy w nich osobiście udział, skracając czas przestoju i zdobywając nowe umiejętności techniczne.

Piętnujmy nierobów, którzy uważają, że przegląd to tylko sprawa mechanika stacji obsługi. Wykrywajmy tych, którzy zrywają przez swoje niedbalstwo terminarz prac obsługowych i plan pracy jednostki naprawczej.

Doceniając ogromne znaczenie żelaznej, świadomej dyscypliny, która cechuje Ludowe Wojsko, ślubując być zdyscyplinowanymi i wzorując się na wspaniałych wzorach z dyscyplinowania bratnich i bohaterskich żołnierzy Armii Radzieckiej, żołnierze-kierowcy Ludowego Wojska przy pomocy członków partii i ZMP będą z każdym dniem umacniać żelazną świadomą dyscyplinę.



Świadoma dyscyplina cechuje żołnierzy bohaterskiej Armii Radzieckiej, którzy są dla nas wzorem w wypełnianiu zaszczytnych zadań obrońców ludowej Ojczyzny. Na zdjęciu: karne szeregi motocyklistów Armii Radzieckiej demonstrują swoją wysoką sprawność bojową.



Wśród kursantów w naszych jednostkach panuje często przekonanie, że przepisy drogowe, to przedmiot nie wiele przydający się w praktyce. Każdy przecież wie, że jeździć trzeba prawą stroną i wyprzedzać z lewej. Parę innych przepisów może się jeszcze przydać, a reszta to nudne „wkuwanie" przedmiotu, który przyda się tylko do egzaminu na prawo jazdy. Wynikiem takiego błędnego nastawienia jest lekceważenie jeszcze przez wielu doświadczonych nawet kierowców obowiązujących przepisów. Najmniej już uwagi zwracają kierowcy na znaki drogowe. Z konieczności stosują się do znaków zakazujących takich, jak zakaz przejazdu, czy zatrzymania się, dostrzegają jeszcze znaki informujące ich o zbliżaniu się do zakrętu, skrzyżowania dróg, czy przejazdu kolejowego, resztę znaków jednak przeważnie ignorują. A przecież ustawiający te znaki miał na celu wygodę i bezpieczeństwo kierowców, a nie wątpliwą zresztą „ozdobę" dróg. Niejednokrotnie kierowca lekceważy znaki drogowe dlatego, że nie zdaje sobie sprawy w jakim celu zostały one wystawione, lub nie orientuje się, na co naraża siebie i otoczenie swoją lekkomyślnością. Spotkałem się na przykład z takim przypadkiem:

Kierowca, jadąc po doskonałej szosie bardzo szybko zuważył znak informujący go, że zbliża się do jakiejś nierówności. Zwolnił więc do szybkości 15 km godz., przejechał około 500 m, nierówności nie zauważył, zwiększył więc ponownie szybkość i dojechał szczęśliwie do miejsca przeznaczenia.

Wracając, zobaczywszy ten sam znak, wzruszył tylko ramionami. Przy szybkości około 80 km godz. poczuł nagle, że coś przygniata samochód do ziemi, a w chwilę później wyrzuca do góry. Stracił przy tym panowanie nad kierownicą, a jazda skończyła się w rowie.

Przyczyna wypadku jasna: asfalt zapadł się (być może z powodu przepływającej pod nim wody podskórnej) tworząc płytkie i łagodne, ale rozległe wgłębienie, którego można było nie spostrzec przy małej szybkości, ale przy dużej spowodowało ono wypadek. Należało więc jednak zwrócić uwagę na ustawiony tam znak drogowy i zastosować się do niego.

NAUKA JAZDY

Szkolenie kierowców samochodowych w wojsku jest jednym z trudniejszych zadań, jakie stoją przed oficerami i podoficerami zawodowymi naszej służby. Na szczególne trudności napotyka się w szkoleniu prowadzenia pojazdów mechanicznych ludzi, którzy uprzednio nie mieli żadnego przeszkolenia w tym kierunku. Szkolenie takich ludzi natrafia na cały szereg trudności, wobec czego wymaga od wykładowcy lub instruktora wyszukiwania coraz to nowych metod nauczania, dostosowując się do poziomu słuchaczy. Zapoznajmy się z jedną z nich, a mianowicie z nauką prowadzenia pojazdu na samochodzie z uniesionym tylnym mostem.

ORGANIZACJA ZAJĘĆ

Przed rozpoczęciem zajęcia samochody ustawiamy w linię, na placu do tego przeznaczonym tak, aby odległość między samochodami była 12 — 15 m. Bliżej nie należy ustawiać samochodów, gdyż przy pracy silników zwłaszcza na większych obrotach wytwarza się szum, wobec czego kursant siedzący przy kierownicy nie słyszy dokładnie zmian w pracy silnika.

Po ustawieniu samochodów podnosimy tył samochodu i ustawiamy go na specjalnie do tego przygotowanych stołkach, z takim wyliczeniem, aby tylne koła samochodu mogły się swobodnie obracać wokół swojej osi. Wszystkie te czynności wykonujemy przed przybyciem grupy szkolnej, aby na czas przybycia grupy wszystko było gotowe do prowadzenia zajęć.



PROWADZENIE ZAJĘCIA

Po przybyciu 4 — 5 osobowych grup do poszczególnych samochodów instruktorzy zapoznają krótko kursantów ze sposobem prowadzenia zajęcia, zachowaniem się przy kierownicy sposobem zamiany kursantów przy kierownicy, o dyscyplinie na zajęciu itp. Na rozkaz prowadzącego zajęcia podany przy pomocy sygnału chorągiewkami, gwizdkiem, lub głosem rozpoczynają się zajęcia.

Trening na podniesionym samochodzie rozpoczynamy od czynności łatwiejszych, przechodząc stopniowo do wykonania wszystkich potrzebnych ruchów, a więc:

1) Siadanie przy kierownicy i przyjęcie przepisowej swobodnej pozycji.

2) Zaznajomienie się z wszystkimi urządzeniami i ich działaniem.

3) Rozruch silnika za pomocą korby lub rozrusznika.

4) Włączenie 1-szej przekładni

5) Wyciskanie i puszczanie pedału przyśpiesznika i wysłuchiwanie pracy silnika na różnych obrotach.

6) Przełączenie biegów z zastosowaniem podwójnego wyłączania sprzęgła i dawaniem w odpowiednich momentach „międzygazu".

7) Wyciskanie i puszczanie sprzęgła oraz hamowanie.

3) Zatrzymywanie silnika

9) Koordynacja pracy nóg i rąk przy wszystkich czynnościach z zachowaniem przepisowej postawy przy kierownicy, patrząc do przodu, jak przy poruszającym się samochodzie. Ostatni punkt jest bardzo ważny z tego powodu, ponieważ kursanci przyzwyczajają się do patrzenia na nogi i ręce w chwili wykonywania jakiejś czynności i zapominają w tym momencie o kierownicy, co jest nie dopuszczalne przy ruchu samochodu. Aby zapobiec temu przyzwyczajeniu można zastosować fartuch z brezentu lub inego materiału, który zakrywałby nogi kursanta, zmuszając go tym samym do manipulowania dźwigniami bez patrzenia.

Racjonalizatorzy naszej służby stosują wiele usprawnień odnośnie ułatwienia nauki jazdy Na zdjęciu: trenażer dla młodych kursantów na jednym z obozów letnich pomaga przyszłym kierowcom wyspecjalizować się w prowadzeniu samochodu (zdjęcie obok).

METODYKA NAUCZANIA

Instruktor przystępując do przeprowadzenia danego zajęcia, poprzedza to pokazem wykonanym przez siebie. Robi on to bardzo powoli, aby dać możność kursantom znajdującym się tuż przy nim obserwować każdy ruch. Objaśnia on przy tym co w danej chwili wykonuje.

Pokaz taki daje uczniowi możność zobaczenia wszystkich kolejnych ruchów, przy czym porównuje on swoje ruchy z ruchami instruktora. Po przeprowadzeniu pokazu pierwszy kursant zajmuje miejsce przy kierowcy i wykonuje dane ćwiczenie, pozostali zaś kursanci obserwują pracę silnika, obroty tylnych kół, hamowanie itp.

Przy wykonywaniu ćwiczenia przez kursanta instruktor bacznie obserwuje wszystkie jego ruchy i z miejsca zwraca uwagę kursantowi na nieprzepisowe wykonanie danej czynności. Czas prowadzonego zajęcia winien być podzielony w ten sposób, aby kursanci przy kierownicy przebywali nie dłużej jak 10 minut, gdyż dłuższe przebywanie bez przerwy przy kierownicy, a szczególnie w pierwszych lekcjach, męczy nadmiernie kursantów, co wpływa ujemnie na wykonywane przez nich czynności. Dla kursantów słabszych organizować należy dodatkowe zajęcia, aby podciągnąć ich do ogólnego poziomu.

Trening na uniesionym samochodzie prowadzimy tak długo, aż kursant opanuje wszystkie ruchy, jak również koordynacja pracy rąk i nóg. przy wszystkich wykonywanych czynnościach będzie zadawalająca. Wówczas dopiero przystępujemy do kolejnych lekcji nauki jazdy, a więc ruszania z miejsca itd.

kpt. B. Piskorek

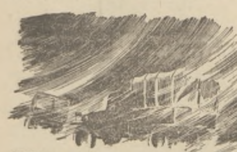
ppor. W. Nowik

MARSZ KOLUMNY SAMOCHODOWEJ w warunkach ZIMOWYCH



Nowoczesna armia zmotoryzowana prowadzi działania wojenne niezależnie od pór roku, czy też trudności terenowych. Doświadczenie Armii Radzieckiej w czasie ostatniej wojny z faszystowskimi Niemcami dowiodło niezbicie, wbrew przewidywaniom zwolenników trakcji konnej, że broń pancerna, jednostki zmotoryzowane, jak i samochodowe oddziały transportowe zdolne są mimo ciężkiej zimy przy odpowiednim przygotowaniu wypełnić zlecone im zadania.

Klasycznym przykładem tego rodzaju działania zimowego na wielką skalę jest na przykład operacja stalingradzka lub



też zaopatrywanie otoczonego Leningradu poprzez zamarzłe jezioro Ładoga.

Doświadczenia zimowych operacji Armii Radzieckiej wykazały jednak równocześnie, że operacje jednostek zmotoryzowanych w tym okresie wymagają szczególnie starannego przygotowania technicznego samochodów, zaopatrzenia się w odpowiednią ilość sprzętu saperskiego oraz w pierwszym rzędzie umiejętności kierowcy niezbędnych do pokonania trudności, które stawia zima przed maszerującą kolumną samochodową.

Specjalnymi czynnikami różniącymi marsz zimowy jednostki zmotoryzowanej od marszu w innych porach roku są:

1) duża ilość czasu potrzebna na przygotowanie pojazdów do marszu;
2) spadek szybkości marszu w zależności od utrudnień naturalnych w wysokości od 50 do 75%;
3) trudności w prowadzeniu pojazdów i łączące się z tym znacznie szybsze wyczerpanie kierowców;
4) trudności w maskowaniu tak w marszu jak i na postoju;
5) konieczność wybierania na miejsca postoju i odpoczynku osiedli;
6) wyjątkowo trudna i wyczerpująca praca oddziałów regulacji ruchu;
7) konieczność szczególnie starannego rozpoznania dróg;
8) trudności bocznego ubezpieczenia kolumny marszowej.

Pamiętać jednak należy zawsze, że zasadnicze utrudnienia marszu zimowego, jaki są śnieg, lód i niska temperatura, zmniejszają jedynie szybkość marszową, a nie umożliwiają wykonanie zadania.

Obecnie, gdy znamy już jakiego rodzaju utrudnienia przynosi zima dla maszerującej kolumny samochodowej zastanówmy się nad środkami które pozwolą nam je pokonać. Należy do nich w pierwszym rzędzie rozpoznanie rejonów za — i wyładowania oraz drogi przemarszu.

Rozpoznanie obydwu rejonów stwierdzić winno dokładnie stan wyjazdów na drogi główne oraz możliwości maskowania i tak już bardzo w tej porze roku utrudnionego.

Rozpoznanie drogi przeprowadzone być musi szczególnie starannie ze względu na uniknięcie późniejszego przewracania się pojazdów w pokrytych śniegiem czy też cienkim lodem, wyrwach i jamach. Zaspy śnieżne muszą być zbadane, czy istnieje możliwość ich przebycia. W wypadku, gdy jest to możliwe należy je przekopać, lub też znaleźć drogi objazdowe. Miejsca trudne do przebycia, jak zaspy śnieżne, czy też odcinki gołoledzi winna grupa rozpoznawcza oznaczyć specjalnymi znakami ostrzegawczymi.

PRZYGOTOWANIE DO MARSZU ZIMOWEGO I MARSZ

Zasadniczym warunkiem sprawnego wykonania marszu w zimie są umiejętności kierowców i przygotowanie techniczne samochodów. Kierowcy Armii Radzieckiej wykonujący w czasie wojny przeciwko faszystom niemieckim marsz podczas 40° mrozu stosowali następujące metody:

Szczególnie starannie przygotowywali przed każdym marszem swe samochody, zwracając szczególną uwagę na wyregulowanie gaźników i układ elektryczny. Sprawdzali przed długimi marszami szczelność zaworów, która powoduje utrudnienia w zassaniu mieszanki.

Wszystkie samochody były zawsze zaopatrzone w łańcuchy przeciwślizgowe, skrzynki z piaskiem, szmaty, łopaty do odgarniania śniegu, kilofy i linki holownicze. Kierowcy radzieccy dbali przytym, aby narzędzia te nawet nieużywane były w jaknajlepszym stanie. Przed wyruszeniem kierowcy sprawdzali dobre funkcjonowanie wyciągarek. Przy przewożeniu ładunku tak go rozmieszczali, aby przez przeciążenie jednej z par kół nie spowodować później ugrzęźnięcia w śniegu.

Przed wyjazdem w drogę kierowcy radzieccy zbierali się samorzutnie, aby jeszcze raz omówić zasady jazdy zimowej w kolumnie. Na zebraniach tych wyróżniali się komsomolcy i członkowie partii, którzy tłumaczyli kolegom znaczenie wykonywanego przewozu i przypominali o podstawowych obowiązkach w marszu.

Podczas marszu kierowcy radzieccy jechali zawsze na równym „gazie" celem uniknięcia zarzuceniem samochodu w śniegu, czy też na gołoledzi.

Trzymali się zawsze śladu pozostałego przez poprzedni samochód, tworząc w ten sposób jedynie jedną koleinę i ułatwiając marsz jadącym za nimi kolegom, którzy w przeciwnym wypadku musieliby przebijać się przez zaspy stworzone z wyrzuconego przez koła i rozjechanego śniegu.

Zaspy śnieżne i małe pochyłości brali zawsze z rozpędu, dając równocześnie znak jadącemu za nim samochodowi przez umówiony sygnał dźwiękowy. Zachowywali podwójne odległości, chroniąc się w ten sposób od ewentualnej możliwości zderzenia na śliskiej drodze. Hamowali silnikiem a w wypadku konieczności użycia hamulców czynili to szczególnie ostrożnie, dając równocześnie znak umówionym sygnałem.

Zwracali uwagę na zachowanie łączności sygnalizując natychmiast powstanie luki w kolumnie.

W trudnych miejscach wymagających przekopania drogi itp. organizowali natychmiast wzajemną współpracę przyśpieszającą pokonanie ich przez całą kolumnę.

Na postojach sprawdzali stan techniczny samochodów i chronili je przed mrozem. W marszu bojowym nie wypuszczali przytym nigdy wody i oleju, lecz uruchamiali silniki w odstępach półgodzinnych.

Przestrzegali ściśle ochrony tajemnicy marszu, nie dając nikomu na ten temat informacji.

Poniższa tabelka podaje zależność wzrostu szybkości jazdy w stosunku do straty czasu przemarszu:

Strata czasu	Wzrost szybkości w %	Np. obliczona szybkość 20 km/godz. musi być zwiększona do
0	0	20 km/godz
5	5	21 km/godz
10	11	22 km/godz
15	18	23 km/godz
20	25	25 km/godz
25	35	27 km/godz
30	43	29 km/godz
35	54	31 km/godz
40	67	34 km/godz
45	82	37 km/godz
50	100	40 km/godz.

Liczby w tabeli zaokrąglono wzwyż do jedności.

PRZEPRAWA PRZEZ LÓD

Niełatwą porą jest dla żołnierza służby samochodowej zima. Jednakże i ona ma dla nas swoje dobre strony. Takim właśnie „zimowym sojusznikiem" jest dla samochodziarza lód. Pozwala on pokonać nam te przeszkody naturalne, które w lecie są nieraz niemożliwe do pokonania bez budowy mostów ze względu na dużą głębokość wody.

W większości wypadków przeprawiamy się przez lód w zwartej kolumnie. Nieraz jednakże zdarza się, że musimy przeprawiać się samemu lub też w nielicznej grupie samochodów. Trzeba więc, by każdy z nas żołnierzy kierowców dobrze orientował się w pracach które trzeba przeprowadzić, by przeprawa przez lód nie groziła niebezpieczeństwem ani samochodowi ani cennemu ładunkowi, który przewozimy.

Przeprawa wymaga wielu prac wstępnych, na które składa się:

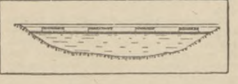
1) rozpoznanie stanów dojazdów do przeprawy,
2) zbadanie stanu lodu, jego grubości, sprawdzenie szybkości prądu rzeki,
3) zbadanie stanu wyjazdów,
4) możliwość użycia pomocniczych materiałów miejscowych (drzewo, deski, faszyna itp.).



Wzmocnienie lodu przy pomocy żerdzi i belek

Sposób przeprowadzenia rozpoznania stanów dojazdów i wyjazdów nie wymaga bliższych wyjaśnień. Wszyscy orientujemy się dobrze, z jakiego wzniesienia może samochód zjechać i pod jakie wjechać.

Zasadniczą natomiast sprawą jest zbadanie grubości lodu. W tym celu w pierwszym rzędzie odgarniamy z całego miejsca przeprawy śnieg (który stanowi jedynie poważne obciążenie samego lodu i w ten sposób zmniejsza jego wytrzymałość), przeszkadzający nam dostać się do powierzchni lodowej, po czym w odległości mniej więcej co trzy metry kopiemy przeręble i dokładnie badamy grubość powierzchni lodowej.



Kładka wzmacniająca

Nieraz zdarzy się, że naturalna powierzchnia lodowa wymaga wzmocnienia. Stosujemy wówczas szereg środków pomocniczych. Najprostszym z nich jest polewanie lodu wodą w czasie dużego mrozu. Nie zawsze jest on jednak możliwym do wykonania. Stosujemy więc inne środki jak np. ułożenie na lodzie sztucznej nawierzchni, zmniejszającej nacisk jednostkowy na lód, wywierany przez samochody. Pomost taki wykonujemy przez: ułożenie w zależności od materiału belek, dyli, żerdzi lub okrąglaków na poprzecznych dźwigarach. Możemy również budować pomosty naturalne, pokrywając powierzchnię lodu gałęziami i chrustem na grubość 3—4 cm przekładając każdą warstwę kolejno śniegiem i polewając wodą.

Zamieszczone obok rysunki pokazują kilka sposobów sztucznego wzmocnienia lodu. Nie mniej jednak ważnym jest również sam sposób jazdy po lodzie. Pamiętajmy tu w pierwszym rzędzie, że maksymalna szybkość nie może przekraczać w żadnym wypadku 5—8 km na godz. oraz, że na lodzie należy unikać wszelkiego manewrowania samochodem, wjeżdżać nań prosto i powoli, jak również spokojnie, bez nagłego dodania gazu, podjeżdżać na wyjazd.



Radź SOBIE SAM

Jedną z najważniejszych cech wzorowego kierowcy jest to, że sam potrafi dać sobie radę we wszystkich okolicznościach. Zima nastręcza wiele przeszkód, nie boją się ich jednak wzorowi kierowcy, którzy zawczasu przygotowali specjalne łańcuchy terenowe różnych typów w zależności od posiadanego materiału. Łańcuchy takie zakładają kierowcy bądź przed jazdą w trudnym terenie, bądź też dopiero w drodze gdy koła wpadają w poślizg. Wówczas (jak pokazuje to rys 1.) łańcuch układa się w kierunku jazdy, przywiązując go uprzednio do tarczy koła.



Rys. 1.

Z chwilą gdy obracając się koło wciągnęło łańcuch i obwinęło go dokoła siebie kierowca spina go za pomocą specjalnego zamka. Uważać przy tym należy, aby łańcuch zakładać możliwie wcześnie ponieważ często się zdarza, że samochód wyjedzie z wgłębienia wcześniej niż łańcuch i owinie się wokół koła a wówczas nie da się go zapiąć.

Dalszym sposobem pokonywania trudnego terenu będze stosowanie tzw „mostka". Urządzenie to — składa się z poszczególnych kawałków drzewa z obu stron powiązanych liną. W wypadku ugrzęźnięcia kół przednich mostek umocowuje się i posługuje się nim jak wyżej opisanymi łańcuchami terenowymi. W wypadku, gdy ugrzęzły koła tylne sposób użycia mostka pokazuje rys. 2.



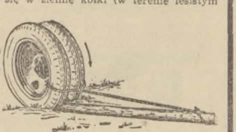
Rys 2

Mostek podłożony pod przednie koła i przywiązany liną do tarcz kół tylnych stanowi oporę, na którą wciąga się samochód, gdy lina rozpocznie się nawijać wokół kół napędzanych.

Na rys 3 pokazany jest sposób wydobycia koła za pomocą gałęzi drzewa (grubość jej winna wynosić od 80 do 150 mm). Sposób ten daje szczególnie dobre rezultaty w zastosowaniu podczas jazdy po gruntach z głęboką grzązką powierzchnią.

W wypadku, gdy koła nie najeżdżają dobrze na gałąź należy przywiązać ją tak jak pokazuje to rys 3 za pomocą liny do tarczy.

Wymienione sposoby zawodzą jednakże często przy przekraczaniu rzeczek, strumieni itp. Wówczas wbija się w ziemię kołki (w terenie lesistym służą do tego drzewa) do których przywiązuje linę umocowaną drugim końcem do tarcz kół napędzanych. Przy uruchamianiu samochodu lina okręcała się dokoła kół i samochód wydobywał się z przeszkody.



Rys. 3.

Zapoznanie się z tymi czy innymi sposobami stosowanymi przez wielu wzorowych kierowców dla pokonania trudnego terenu jest niezmiernie ważne. Żołnierz - kierowca musi bowiem umieć wykonać wzorowo każdy rozkaz dowództwa niezależnie od przeszkód naturalnych

kpr. A. Maciejczak

Czy umiesz jechać w terenie

W okresie zimowym często na naszych drogach spotykać będziemy zaspy śnieżne. Prawidłowe ich pokonywanie zapewnia nie tylko bezpieczeństwo jazdy, ale i dobrze świadczy o umiejętnościach kierowcy. Pragnąc uzupełnić wiadomości naszych czytelników w tym kierunku przytaczamy poniżej skrót referatu wzorowego kierowcy A. Maciejczaka, wygłoszonego na zebraniu koła ZMP w jednej z jednostek samochodowych.

PROWADZENIE SAMOCHODU W ZIMIE

Prowadzenie samochodu po zaśnieżonych lub oblodzonych drogach wymaga od kierowcy skupionej uwagi i ostrożnej jazdy. Powinien on prawidłowo obierać drogę, rozsądnie korzystać z biegów przy pokonywaniu przeszkód i nie dopuszczać do poślizgu kół lub zarzucania samochodu.

Zaspy śnieżne na niewielkiej przestrzeni przejeżdża się z rozpędu, bez zatrzymywania samochodu i przełączania biegów. Jeśli zaspy nie da się przejechać za pierwszym razem i samochód zatrzyma się, należy wyjechać po starej koleinie do tyłu, nabrać rozpędu i po utorowanej drodze przejechać dalej naprzód. Powtarzając kilkakrotnie ten manewr można przejechać dużą przestrzeń.

Do zaspy śnieżnej wjeżdża się po linii prostej, a nie na ukos. Przy wjeżdżaniu naukos przednie koła samochodu, dostając się do śniegu, tracą siłę pociągową, wskutek czego samochód zostaje przyhamowany i zarzuca. Koła tylne nie toczą się przy tym po starej koleinie i tracą również siłę pociągową, przez co samochód może zatrzymać się.

Przy ruszaniu z miejsca na oblodzonej lub zaśnieżonej drodze należy włączyć przedni most. Włączenie przedniego mostu ułatwia prowadzenie samochodu, który staje się bardziej stateczny, łatwiej wychodzi z głębokiej śnieżnej koleiny i nie ma skłonności do zarzucania.

Oblodzone wzniesienie należy pokonywać zawsze z rozpędu; dlatego też, jeśli na drodze są inne samochody lub pojazdy kołowe, lepiej zaczekać aż droga będzie wolna, a następnie przejechać wzniesienie z rozpędu.

Jeżeli samochód zacznie zarzucać przy zjeżdżaniu z oblodzonego spadku, znaczy to, że siła hamująca silnika jest zbyt duża. Należy wówczas lekko nacisnąć na pedał przepustnicy, przerywając w ten sposób hamowanie silnikiem aż do chwili, w której ustanie zarzucanie, po czym ponownie zacząć hamować silnikiem.

Na równej oblodzonej drodze szybkość jazdy nie powinna przekraczać 20—25 km/godz. hamować należy ostrożnie i stopniowo, gdyż ostre hamowanie może spowodować zarzucenie, a przy znacznej szybkości jazdy nawet przewrócenie się samochodu. Ponadto droga hamowania podczas gołoledzi znacznie się zwiększa i jest całkowicie uzależniona od szybkości jazdy. Podana niżej tabela drogi hamowania w całości potwierdza powyższe twierdzenie.

Jednym z zasadniczych wymagań stawianych samochodom wychodzącym z parku w przewidywaniu jazdy po śliskich i zaśnieżonych drogach jest takie wyregulowanie hamulców, aby szczęki działały równomiernie i jednocześnie na bębny wszystkich kół. Jeżeli koła jednej strony samochodu będą zahamowane wcześniej od kół drugiej strony — zarzucenia samochodu nie da się uniknąć.

Jak zmienia się droga hamowania

Szybkość	Najkrótsza droga hamowania dla wozu o doskonałym stanie technicznym na twardej porowatej nawierzchni.	Przeciętna droga hamowania dla samochodu o średnim stanie technicznym na średniej nawierzchni.	Przeciętna droga hamowania na mokrym betonie lub śniegu z założonymi łańcuchami	Przeciętna droga hamowania na lodzie bez łańcuchów przeciwślizgowych
km/godz.	m	m	m	m
15	1,5	2,0	4,0	13,0
35	4,2	8,5	14,5	44,5
50	9,0	16,5	32,5	100,0
65	16,5	29,0	59,5	179,0
80	24,0	44,5	89,0	274,5

Wymieniamy doświadczenia

Okres zimowy nie stawia przed służbą samochodową zadań niewykonalnych, ale nie można powiedzieć, że zadania te są łatwe. Dlatego też każdy kierowca, który jest zmuszony do pozostawienia swego wozu na dłuższy postój pod gołym niebem, musi wiedzieć, co należy w takim wypadku robić, aby należycie zabezpieczyć wóz od zimna.

Pamiętać należy, że osłanianie lub stosowanie innych środków izolujących od zimna wykonujemy nie po to, aby samochód „nie przemarzł", ale po to, aby jego uruchomienie po zakończeniu postoju odbyć si. mogło możliwie łatwo i w sposób mało niszczący silnik.

Tak więc miejsce na postój należy wybrać możliwie płaskie, twarde i osłonięte od wiatru. Przed dojechaniem, na dwa trzy metry do wybranego miejsca wypuścić wodę z układu chłodzenia, przez otwarcie wszystkich kurków spustowych. Gdy woda przestanie ściekać, ustawić wóz na upatrzonym miejscu. Czynność spuszczania wody wykonujemy nie na miejscu zaparkowania, gdyż woda spowodować może po wylaniu na ziemię przymarznięcie kół, bardzo szkodliwe dla ogumienia.

Zapuszczenie silnika po wypuszczeniu wody jest konieczne celem wypchnięcia jej pozostałości z pompy wodnej. Kurki spustowe pozostawić należy otwarte, a pokrywkę wlewu położyć na wierzchu lub lekko wkręcić. Hamulec ręczny zwolnić, a wóz unieruchomić przez podłożenie kamieni lub klocków pod koła. W razie śniegu, należy go usunąć z cięgieł hamulcowych i drążków kierowniczych.

Chłodnicę i maskę wozu powinno się okryć plandeką w sposób pokazany na rysunku, umacniając ją na ziemi dużymi kamieniami. Równocześnie osłonić drzewem, chrustem, lub słomą miejsce za lub pod budką kierowcy, celem niedopuszczenia wiatru pod silnik. Koła tylne chronimy przed przymarznięciem, ustawiając je na słomie, deskach lub nawet na podsypanym piasku.

O JEŹDZIE TYŁEM

Wielu młodych kierowców nie potrafi prowadzić samochodu do tyłu po prostej linii, pomimo, że egzamin na prawo jazdy zdali z bardzo dobrym wynikiem. Nie należy się tym przejmować, gdyż właśnie umiejętność jazdy tyłem przychodzi z latami praktyki samochodowej. Nie wystarcza tu teoria, musi się do tego dołożyć dużo wprawy nabytej na tym samym pojeździe.

Zasadnicze trudności jazdy na tylnym biegu, to zła widoczność, złe wyczucie szerokości wozu przy pół obróconym korpusie oraz często przeciwne reagowanie kierownicą. Jasne jest, że jadąc w tył, tak samo jak i do przodu, skręcimy samochodem w prawo, gdy kierownicą zrobimy zwrot w prawo. Błędne reagowanie u początkujących kierowców wynika z tego, że patrząc w tył czują przy skręcie w prawo, że najpierw przesuwa się przód wozu w lewą stronę i w tym momencie robią natychmiast odwrotny ruch kierownicą. Ostrożność podczas jazdy na wstecznym biegu zmusza nas do trzymania w pogotowiu nogi na sprzęgle, aby mieć możność natychmiastowego zatrzymania.

Specjalnie trudne manewrowanie samochodem pomiędzy innymi wozami (np. w garażu lub w parku samochodowym powinno odbywać się na półsprzęgle, przytym nie należy zapominać, że błotniki przednie razem z przodem wozu zataczają zawsze większy łuk, co może spowodować zawadzenie nimi o sąsiedni pojazd lub inną przeszkodę. Dlatego też, jadąc w tył należy zachowywać całkowity spokój, jechać z szybkością kroku (nikomu bowiem nie imponuje ten, kto wjeżdża do garażu tyłem z szybkością 35—40 km/godz.) samemu obserwować tył i boki wozu, nie korzystać z przypadkowych pomocy w pokazywaniu kierunku, chyba że przez fachowców samochodziarzy.

Warto tu dodać, że właśnie pokazywanie kierunku np. cofającemu samochód ciężarowy, powinno odbywać się przez dawanie wyraźnego znaku wyciągniętą ręką w prawo albo w lewo, a nie przez tajemnicze, kabalistyczne kręcenie ręką w powietrzu, co ma niby imitować obracanie kierownicy (tylko nie wiadomo w którą stronę).

A. Ż.

Chroń ogumienie w zimie

Nadeszła zima, okres mrozu, śniegu, lodu, błota i roztopów, który nie jest ani lekkim, ani łatwym okresem dla ogumienia samochodu. Tylko naiwni i mało doświadczeni kierowcy mogą twierdzić, że w zimie ogumienie „odpoczywa" i nie zużywa się.

Ponieważ w rzeczywistości tak nie jest przypominamy w kilku punktach co wpływa na nadmierne i przedwczesne zużycie ogumienia:

1 Przeciążanie samochodu lub zbyt małe ciśnienie powietrza w dętkach wywołuje nadmierne uginanie się boków opony, skutkiem czego podnosi się jej temperatura, wywołująca rozwarstwianie się osnowy i rwanie się oplotu. Niekiedy przy zniszczeniu od razu kilku warstw oplotu opony następuje jej przerwanie,

10 t.

2 Nierozsądna metoda jazdy, nagłe przyśpieszanie, gwałtowne hamowanie, szybkie zakręty itp. nie tylko ścierają bardzo szybko bieżnik opony, ale i nadwyrężają jej osnowę.

3 Lekceważenie zakazu stykania ogumienia z olejem, paliwami, nie kontrolowanie kół bliźniaczych czy nie tkwią między nimi jakieś przedmioty, prowadzi do niszczenia zewnętrznej warstwy opony.

4 Zbieżność kół przekraczająca dozwolone granice wywołuje, szczególnie przy szybkiej jeździe, gwałtowne ścieranie bieżnika.

5 Niewyważanie kół i t.zw. „bicie" na boki i wysokość powoduje w rezultacie nierównomierne i bardzo szkodliwe zużywanie bieżnika.

6 Niedopuszczalne luzy w zawieszeniu kół (wyrobione sworznie resorowe) lub łożyska piast) względnie w układzie kierowniczym wywołują drgania i wibracje kół powodujące nadmierne ścieranie opon.

7 Nierównomiernie działające hamulce (zaolejone lub zużyte okładziny, częściowo zapowietrzony układ hamulców hydraulicznych itp.) powodują nadmierne zużycie jednego, lub dwóch hamowanych kół.

8 Stosowanie nieodpowiedniego rozmiaru łańcuchów przeciwślizgowych i ich nieumiejętne zakładanie, jak również jazda z łańcuchami na drogach o twardej nawierzchni pozbawionej śniegu i lodu — przynoszą nie tylko wgniecenia i pęknięcia, ale i niewidoczne dla oka wewnętrzne uszkodzenia tkaniny osnowy.

9 Nieumiejętne zdejmowanie i zakładanie opony na obręcz używanie przy tym nieodpowiednich narzędzi, nieczyszczenie obręczy, wreszcie nieoddawanie opon do wulkanizacji, które tam powinny być przekazane, nawet przy tak małych uszkodzeniach jak po gwoździu, prowadzi do znacznych uszkodzeń opony i gnicia tkaniny (rozwarstwiania gumy, wskutek wilgoci przedostającej się przez szczeliny miejsc uszkodzonych do wnętrza opony).

por. inż. J. Gargasz



pomocnicze urządzenia w ZIMIE

Każdy z kierowców dobrze wie, jak trudno jest uruchomić w zimie silnik samochodu, który stał przez całą noc na odkrytym miejscu, czy nawet w nieopalonym garażu.

Pod wpływem niskiej temperatury gęstnieje olej w silniku co bardzo utrudnia obracanie wału korbowego przy uruchamianiu silnika. Doświadczenia wykazały, że z obniżeniem się temperatury powietrza z + 25°C do —13°C moment obrotowy potrzebny dla pokręcenia wału korbowego wzrasta przeszło cztery razy.

Najlepszym środkiem pomocniczym rozruchu zimnego silnika jest ciepło gorącej wody w układzie chłodzenia i gorącego oleju w kadłubie silnika.

Poniżej podajemy opis przewoźnego podgrzewacza wody i oleju, który doskonale zdał egzamin w czasie najtęższych mrozów. Tego typu podgrzewacze były używane przez Armię Radziecką w czasie ubiegłej wojny. Podgrzewacz taki pokazany jest na rys. 1.

Składa się on z kotła — 1 do podgrzewania wody, w dolnej części, którego znajduje się pozioma płomienica — 3 z umieszczonym w niej paleniskiem — 15. Płomienicą — 3 płyną nagrzane spaliny do komory ogniowej — 4, skąd bocznym kanałem — 5 wracają ku przodowi kotła do komory dymnej — 14 i dalej uchodzą przez składany komin — 6. Płomienica, tylna komora ogniowa, kanał boczny są ze wszystkich stron omywane wodą.

Kocioł jest wykonany z blachy stalowej o grubości 1,5 — 2 mm i jest izolowany przed stratą ciepła kilkoma warstwami papy dachowej i filcu, cała ta izolacja jest jeszcze pokryta drewnianą osłoną. Zbiornik oleju — 2 wykonany jest z blachy stalowej o grubości 2 mm. Jest to rura umieszczona poziomo w wodnej przestrzeni kotła. Napełnienie podgrzewacza wodą lub śniegiem dokonuje się przez zamykany otwór — 11.

Aby ułatwić szybkie napełnianie kotła śniegiem otwór ten jest zrobiony o znacznej średnicy. Rozlewanie gorącej wody następuje przez kurek — 11. Dla sprawnego i szybkiego rozlewania kocioł powinien posiadać kilka tego rodzaju kurków umieszczonych po obu stronach kotła. Olej wlewa się do podgrzewacza przez lejek — 12, który musi być zamykany i zaopatrzony w siatkowy filtr dla zapewnienia utrzymania oleju w jaknajwiększej czystości.

Olej ogrzewa się przejmując ciepło od wody, dzięki czemu wyklucza się możliwość przypalania się jego przy podgrzewaniu. Dzięki zastosowaniu w palenisku rusztu — 15 w podgrzewaczu może być spalane wszelkiego rodzaju twarde paliwo jak węgiel, drzewo, torf.

Wymiary gabarytowe podgrzewacza modelu 1939 r. podane są na rys. 1. Użyteczna pojemność zbiornika wody tego podgrzewacza wynosi w przybliżeniu 300 litrów przy całkowitej pojemności około 460 l. Jest to dlatego, że nie wolno spuszczać wszystkiej wody ze zbiornika, ponieważ nastąpiłoby przepalenie się płomienicy, komory ogniowej itd. Części te muszą być stale zanurzone w wodzie. Minimalny poziom wody zabezpieczony jest przez umieszczenie kurków wylewowych na odpowiedniej wysokości. Na rys. 2 przedstawiony jest duży, przewoźny podgrzewacz umieszczony na jednoosiowej przyczepce. Tego rodzaju podgrzewacz jest droższy w wykonaniu, ale wygodniejszy w użyciu, głównie w warunkach polowych, bezśnieżnych.

Odnośnie obsługi wyżej opisanych podgrzewaczy należy podkreślić szereg ważnych zasad, na które trzeba zwrócić uwagę, aby podgrzewacz taki mógł długo i sprawnie służyć.

W pierwszym rzędzie zabrania się rozpalania ognia w palenisku, względnie podtrzymywania go, gdy w kotle nie ma odpowiedniej ilości wody tj. przynajmniej do poziomu kurków wylewowych. Przez cały czas palenia musi być utrzymywany taki poziom wody w kotle aby płomienica, kanał boczny i tylna komora były zalane wodą. Zabrania się spuszczania wody w czasie palenia przez kurek spustowy umieszczony w dolnej części kotła.

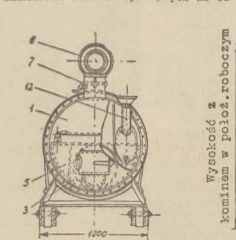
Należy zwracać baczną uwagę na czystość naczyń, którymi jest przenoszona woda względnie olej, na czystość lejków itp. Woda wlewana do kotła względnie śnieg powinny być możliwie jak najczystsze.

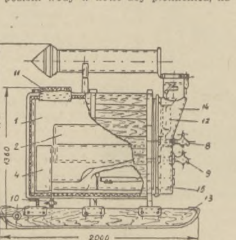
Zbiornik oleju musi być bezwzględnie szczelny, gdyż olej może dostać się do wody w kotle. Użycia takiej wody do chłodzenia należy unikać ponieważ woda ta zanieczyści układ chłodzenia silników, co zmniejszy intensywność chłodzenia.

Aby uniknąć osadzania się kamienia kotłowego w kotle podgrzewacza należy starać się napełniać kocioł śniegiem lub wodą zlewaną z silników i tylko ewentualne straty uzupełniać wodą studzienną. Co pewien czas należy spuścić wszystką wodę z kotła i kocioł przemyć silnym strumieniem bieżącej wody.

Przy podgrzewaniu oleju w zbiornikach podgrzewaczy należy zwrócić uwagę, aby oleje wlewane razem (zbiornik ma pojemność 60 względnie 300 l.) były mniejwięcej jednakowej jakości (pod względem zanieczyszczenia i zużycia), w przeciwnym razie spowoduje to dezorientację co do właściwych czasokresów zmiany oleju w poszczególnych silnikach.

Jako wadę tego typu podgrzewaczy należy podkreślić duże zużycie opału potrzebnego dla podgrzewania użytecznej ilości wody (np. dla opisanego modelu podgrzewacza z 1939 r. 30—35 kg. drzewa, użyteczna ilość ogrzewanej wody 300 l, oleju 60 l.), — oraz długi czas podgrzewania wody.





Rys. 1. Przewoźny podgrzewacz wody i oleju (model 1939—40 r.). 1. Kocioł dla podgrzewania wody; 2 — zbiornik oleju; 3 — płomienica; 4 — komora ogniowa; 5 — kanał powrotnych gazów spalinowych; 6 — komin; 7 — zasuwa; 8 — kurek dla zlewania gorącej wody; 9 — kurek dla zlewania oleju; 10 — kurek dla opróżniania kotła; 11 — otwór dla napełniania kotła wodą lub śniegiem. 12 — lejek dla napełniania zbiornika oleju; 13 — płozy sań; 14 — przednia komora dymowa; 15 — palenisko.

JAK i CZYM zasłaniać chłodnicę

Główną trudnością eksploatacji zimowej oprócz jazdy, jest utrzymywanie odpowiedniej temperatury silnika, inaczej mówiąc baczenie na temperaturę płynu chłodzącego Zrozumiałe jest dla wszystkich, że przechłodzony silnik, pracujący przy temperaturze poniżej 70° C, wymaga więcej paliwa, które źle i z dużymi stratami ulega rozpyleniu w cylindrach, moc jego spada, a resztki skroplonego paliwa ściekają po ścianach do miski olejowej rozrzedzają i obniżają wartość oleju

To ostatnie powoduje gwałtowne zużywanie się silnika. Z tych też powodów, podczas rozruchu silnika w zimie należy ograniczyć się do używania zasysacza tylko w granicach naprawdę koniecznych i unikać tzw. podlewania benzyny przez otwory świec.

Aby utrzymać stałą i odpowiednią temperaturę silnika (od 80 do 90° C), należy stosować osłony chłodnic wykonywane z dermatoidu i filcu, lub materiałów zastępczych Trzeba jednak stwierdzić, że osłony te, nadające się tylko do zastosowania na obudowie chłodnicy znajdującej się tuż przed samą chłodnicą spełniają swe zadanie dobrze na samochodach ciężarowych Natomiast na nowoczesnych wozach osobowych, o daleko cofniętej chłodnicy, są raczej tylko „zimową ozdobą" samochodu.

Z tych też powodów chłodnicę należy zasłaniać albo podciąganą roletką, łatwą do wykonania samemu, lub też po prostu tekturą dykta lub azbestem.

I tak chłodnicę zasłania się od dołu do góry żaluzją, w zależności od wskazań termometru umieszczonego na tablicy rozdzielczej.

PRAWIDŁOWE USTAWIANIE ZAPŁONU W SILNIKU SAMOCHODU ZIS 150

Właściwe ustawienie zapłonu w silniku jest jednym z czynników gwarantujących jego prawidłową pracę, wysoką moc efektywną oraz ekonomiczne zużycie paliwa.

Przystępując do ustawiania zapłonu w silniku samochodu ZIS—150 w pierwszym rzędzie należy sprawdzić i w razie konieczności wyregulować odstęp między stykami przerywacza. Wielkość odstępu przy maksymalnym rozwarciu styków winna być w granicach od 0,35 — 0,45 mm. Następnie jak w każdym innym silniku, należy wykręcić świecę zapłonową z pierwszego cylindra i zakryć otwór palcem, poczym obracać powoli wałem korbowym dopóki z pod palca nie zacznie wychodzić powietrze.

Po upewnieniu się, że w pierwszym cylindrze następuje fakt sprężenia, otworzyć okienko znajdujące się na obudowie koła zamachowego i bardzo wolno obracać wałem korbowym silnika do chwili kiedy kreska na kole samochodowym oznaczona literami B M T (górny, martwy punkt) nie znajdzie się w przedłużeniu kreski na jego obudowie (Rys. 1). Zdjąć następnie pokrywkę rozdzielacza i upewnić się czy palec rozdzielczy stoi naprzeciwko styku w pokrywie rozdzielacza, do którego podłączony jest przewód zapłonowy świecy pierwszego cylindra.

— Zluzować wkręt ustalający płytki ręcznego ustawienia zapłonu i wstawić ją w środkowym położeniu.

— Zluzować następnie śrubę ściągającą i mocującą płytkę ręcznego ustawienia zapłonu na kadłubie rozdzielacza.

Obracając rozdzielaczem w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara ustawić go tak, aby styki przerywacza zaczynały się rozwierać.

— Zaobserwować w tym czasie położenie palca rozdzielczego. (Palec rozdzielczy z chwilą rozwierania się styków przerywacza winien znajdować się naprzeciwko styku przewodu zapłonowego idącego z rozdzielacza do świecy pierwszego cylindra);

— Założyć pokrywkę rozdzielacza i sprawdzić prawidłowość połączenia przewodów zapłonowych idących od świec do pokrywki rozdzielacza, pamiętając, że kolejność pracy w silniku samochodu ZIS—150 jest 1—5—3—6—2—4.

Wkręcić świecę do pierwszego cylindra i podłączyć do niej właściwy przewód wysokiego napięcia.

Następnie należy wyregulować moment zapłonu na uruchomionym silniku, posługując się płytką ustawienia zapłonu. Należy przy tym pamiętać, że przesunięcie rozdzielacza zapłonu o jedną podziałkę na płytce ustawienia zapłonu — odpowiada zmianie zapłonu o 4° mierzone na wale korbowym silnika.

Przy obrocie korpusem rozdzielacza w prawo (zgodnie ze wskazówką zegara) moment zapłonu będzie więcej opóźnionym Przy obrocie korpusem rozdzielacza w lewo (przeciwko obrotom wskazówki zegara) moment zapłonu będzie więcej przyspieszonym. Moment zapłonu ustawiony jest dobrze wówczas, kiedy w czasie jazdy samochodem na bezpośredniej przekładni z szybkością 20—25 km na godzinę przy gwałtownym naciśnięciu nogą na pedał gazu, daje się słyszeć nieznaczna i krótkotrwała detonacja.

kpt. Staszkiewicz Z.



RYS. 1 OZNACZENIE GÓRNEGO MARTWEGO PUNKTU NA KOLE ZAMACHOWYM SILNIKA DLA USTAWIENIA MOMENTU ZAPŁONU

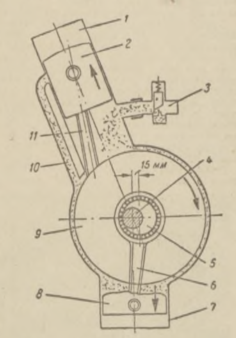
TECHNIKA naszych przyjaciół

NOWOŚCI MOTOCYKLOWE Z ZSRR

Znany z długoletniej eksploatacji sportowej w ZSRR motocykl IŻ-350 przeszedł do seryjnej produkcji w r. 1951 z paroma zmianami, które wprowadzono dzięki ścisłej współpracy zawodników i konstruktorów Iżewskiej fabryki motocykli.

Do celów sportowych przygotowano motocykl IŻ-51, który w dotychczasowej ramie posiada silnik o dużo większej mocy dzięki udoskonalonym kanałom przelotowym i zwiększonemu sprężaniu. Cylinder w modelu tym jest aluminiowy i posiada żeliwną tuleję.

Do celów wyścigowych przystosowany motocykl IŻ-51 M posiada w tej samej ramie, jednakże z widelcem równoległobocznym, a nie teleskopowym (jak IŻ-51) silnik 350 ccm o jeszcze większej mocy. Sprężanie wynosi już 12 1, a napełnianie cylindra zagwarantowano przy pomocy pompy podawczej umieszczonej w dolnej części skrzyni korbowej (patrz rysunek) Pompę podawczą stanowi w tym rozwiązaniu cylinder o dużej średnicy z płaskodennym tłokiem, połączonym korbowodem z mimośrodem umieszczonym na wale. Zadaniem pompy jest sprężanie mieszanki zassanej do skrzyni korbowej i podania jej pod ciśnieniem do cylindra przez kanał przelotowy.



Zasady działania pompy podawczej motocykla IŻ 51 M.
1 — cylinder silnika, 2 — tłok, 3 — gaźnik, 4 — czop wału, 5 — mimośród napędu pompy podawczej, 6 — korbowód pompy podawczej, 7 — cylinder pompy, 8 — tłok pompy, 9 — koło zamachowe, 10 — kanał przelotowy, 11 — korbowód.



KIEROWCY STUTYSIĘCZNICY nasz WZÓR w walce o OSZCZĘDNOŚĆ

ŻOŁNIERZE Służby Samochodowej coraz aktywniej i lepiej wiodą wielką bitwę przeciw marnotrawstwu, szlachetną walkę o zaoszczędzenie państwu nowych funduszów i środków materiałowych, dając tym wkład w przyśpieszenie naszego marszu do socjalizmu — wykonanie Planu 6-letniego.

Szeroko zakrojona akcja propagandowa prowadzona w jednostkach naszej służby pod przewodem organizacji partyjnych i ZMP-owskich przy współudziale wszystkich kierowców ujawnia z każdym dniem nowe źródła oszczędności, wskazuje nowe metody racjonalniejszego użytkowania samochodów i traktorów.

W walce o oszczędność podjętej przez żołnierzy - kierowców naszej służby nieocenioną pomoc i niewyczerpane źródło nowych i lepszych metod pracy daje nam przykład radzieckich kierowców — stachanowców.

Ruch kierowców — stachanowców, zwany również ruchem kierowców — stutysięczników (od podjętego zobowiązania przejechania 100.000 km. bez naprawy) ogarnia najszersze masy kierowców Związku Radzieckiego. Biorą w nim udział kierowcy moskiewskich autobusów i taksówek, budowniczowie nowych elektrowni i kanałów, kierowcy wywrotek — olbrzymów, tysiące kierowców samochodów baz transportowych, samochodów z kołchozów i stacji MPS na całym ogromnym terytorium Wielkiego Związku Radzieckiego.

Walka o nowe i doskonalsze metody użycia samochodów i oszczędność prowadzona przez kierowców — stachanowców posiada niezwykle szeroki zasięg. Nie ma dziedziny, czy to będzie walka o lepszą obsługę, czy udoskonalenie metod prowadzenia samochodu, w której kierowcy — stutysięcznicy nie szukaliby możliwości uczynienia pracy samochodu wydajniejszą i oszczędniejszą.

Przodujący kierowca samochodu Maz-205 Piotr Gajewski, pracując przy wykopach systematycznie osiąga 150—200% normy.

WYSOKA JAKOŚĆ OBSŁUGI TECHNICZNEJ PODSTAWĄ OSIĄGNIĘĆ KIEROWCY — STACHANOWCA I. A. MAKAROWA

PRAWIDŁOWO zorganizowana i regularnie według planu przeprowadzona, jakościowo wysoka techniczna obsługa samochodów — stwierdza kierowca - stachanowiec I. A. Makarow na łamach pisma „Awtomobil" — przyczynia się wydatnie do przedłużenia ich przebiegu międzynaprawczego, zmniejsza koszty ponoszone na naprawy główne i likwiduje przestoje. Przyczynia się również do przedłużenia przebiegu ogumienia i zmniejszenia zużycia paliw i smarów.

Odwrotnie zaś: brak konserwacji, jej nieregularność, bądź też niska jakość jest przyczyną szybkiego zużywania się części i zespołów samochodu, zwiększa zużycie opon i materiałów pędnych pogarsza dynamiczne właściwości samochodu oraz powoduje przestoje wywołane niesprawnościami technicznymi. Niezauważone bowiem drobne uszkodzenia, czy też niesprawności zamieniają się wkrótce w poważniejsze których naprawa wymaga wiele czasu, kosztów i dodatkowego zużycia części zamiennych.

Przed wyjazdem w drogę — pisze I. A. Makarow — dokonuję zawsze przeglądu technicznego, w skład którego wchodzą następujące czynności:

1) Sprawdzenie przez zewnętrzne oględziny skrzyni ładunkowej kabiny kierowcy, błotników i silnika, skontrolowanie czy nie ma zewnętrznych uszkodzeń starcie kurzu, wilgoci lub śniegu,

2) sprawdzenie, czy nie ma wycieku paliwa, oleju, wody względnie specjalnych płynów (zwrócić uwagę na plamy i kałuże pod samochodem);

3) sprawdzenie ilości paliwa w zbiorniku, poziomu oleju w misce olejowej silnika i poziomu wody (względnie płynu chodzącego) w chłodnicy;

4) sprawdzenie umocowania filtra powietrznego (przez sprawdzenie ręką);

5) sprawdzenie luzu koła kierownicy i stanu zawleczek połączeń drążków kierowniczych;

6) sprawdzenie zewnętrznego stanu wszystkich opon (również i zapasowej) i ciśnienia powietrza w nich; zwrócić uwagę, czy na powierzchni opon nie ma wzdęć, wbitych gwoździ, lub innych ostrych przedmiotów;

7) sprawdzenie przy pomocy specjalnego klucza nasadowego z korbką, względnie klucza krzyżowego dociągnięcia nakrętek, mocujących tarcze kół do piast;

8) sprawdzenia działania sygnału oświetleniowego, a w razie potrzeby maskowania światła;

9) sprawdzenie ilości i właściwego ułożenia względnie umocowania narzędzi kierowcy, saperskich części zamiennych i innego wyposażenia samochodu; sprzęt ten winien być ciasno ułożony w odpowiednich skrzynkach narzędziowych;

10) uruchomienie silnika, nagrzanie go do normalnej temperatury i przesłuchanie jego działania przy różnych obrotach, silnik winien pracować równomiernie, cicho bez ostrych stuków i szumu: nie zatrzymywać się na wolnych obrotach i bez zakłóceń przechodzić na obroty wyższe;

11) sprawdzenie działania i wskazań instrumentów kontrolnych na tablicy rozdzielczej;

12) sprawdzenie w ruchu przy wyjeździe z miejsca postoju do punktu zbornego kolumny, działania sprzęgła, skrzynki przekładniowej, wyrównywaczy, hamulców i układu kierowniczego.



Pojazdy mechaniczne różnych typów pracują wydajnie na wielkich budowlach komunizmu.

RACJONALIZATOR JAZDY W RUCHU WIELKOMIEJSKIM M. OSTAPIENKO

KIEROWCA jednej z autobaz M. Ostapienko uzyskuje systematycznie rekordowe wyniki w eksploatacji swego samochodu. Oszczędności benzyny czynione przez niego w warunkach ruchu wielkomiejskiego wynoszą do 46% wyznaczonej normy.

Przeczytajmy więc w jednym z numerów pisma „Awtomobil", jakimi to metodami pracy posługuje się kierowca M. Ostapienko w osiąganiu swych wspaniałych sukcesów:

„Otóż po pierwsze — pisze „Awtomobil" — wóz kierowcy Ostapienki nie opuścił nigdy codziennego przeglądu i podlegał zawsze drobiazgowej kontroli technicznej oraz obsłudze profilaktycznej. Po drugie w metodach jazdy na miejsce czołowe wysuwał się moment wykorzystania rozpędu. Nie należy jednak tego pojmować w sposób, którego wprowadzenie w życie przyniosłoby odwrotny efekt. A więc samochód prowadzony przez Ostapienkę był stosunkowo wolno rozpędzany łagodnym przyciskaniem pedału przepustnicy. Na każdym biegu czas jazdy wynosił tyle, ile było konieczne do uzyskania szybkości pozwalającej na włączenie wyższej przekładni. Po dojściu zaś około 60 km/godz. kierowca, obserwując dość odległe przed sobą skrzyżowania zaopatrzone sygnalizacją świetlną, orientował się doskonale, w jakim wypadku można wyłączyć silnik i przekładnię na luz i jechać do skrzyżowania rozpędem. Nie popełnił on nigdy tej niedorzeczności, aby rozpędzony samochód toczył się na wciśniętym sprzęgle.

Dalszym istotnym punktem w metodach jazdy Ostapienki było zredukowanie do minimum zbędnego czasu pracy silnika. Tak więc przed skrzyżowaniem, widząc z daleka po świetle zielonym — żółte już wyłączał silnik i uruchamiał go dopiero, gdy po czerwonym zapalił się sygnał uwagi — żółte światło (Tutaj również nie dopuszczał się przesady i nie wyłączał silnika na 10 czy 15 sekund po to, by go zaraz uruchomić, ale robił to w momencie przymusowego postoju przekraczającego 40—50 sekund. Inaczej oszczędność benzyny zostałaby przekreślona nadmiernym zużyciem rozrusznika i zębatki na kole zamachowym).

Wreszcie ostatnim punktem było wykorzystywanie rozpędu w momencie zbliżenia się do zakrętu lub innej przeszkody, zmuszającej do zwolnienia. Ostapienko wyłączał silnik i bieg na luz, przy około 60 km/godz. jechał rozpędem do spadnięcia szybkości nie niżej 24 km/godz. następnie po wciśnięciu sprzęgła delikatnie i z wyczuciem wstawiał odpowiedni bieg do tej szybkości i włączywszy zapłon uruchomił silnik, ewentualnie używał rozrusznika.



Kierowca — stachanowiec P. Efimienko znacznie przekracza plan przewozów przy budowie kanału Wołga—Don.

MISTRZOWIE OSZCZĘDNOŚCI OGUMIENIA N. W. KRASKOW I A. IWANOW RADZĄ

OTRZYMAWSZY nowe ogumienie na nasz wóz — piszą N. W. Kraskow i A. Iwanow — przed jego założeniem, musimy obejrzeć dokładnie i wyczyścić jeszcze dokładniej obręcze, nie może być na nich rdzy. Po oczyszczeniu obręczy należy je pociągnąć cienką warstwą minii, lub lakieru podwoziowego, oczywiście na obręcz założyć musimy bandaż gumowy, aby uniknąć przetarcia dętki. Po tych wszystkich czynnościach możemy śmiało założyć nowe ogumienie, wysypując uprzednio oponę talkiem. To wszystko nie jest jednak czynnością jednorazową. Czynności te musimy powtarzać przynajmniej co 15 000 km i przy każdym zdejmowaniu opony z koła.

Przy zakładaniu opony zwrócić musimy baczną uwagę, aby zakładać ją delikatnie i nie uszkodzić jej brzegów. Po założeniu ogumienia na obręcze i napełnieniu powietrzem, ciśnienia nie sprawdzamy obcasem lub młotkiem, bo tego żaden prawdziwy kierowca nie robi. Do tego służy manometr. Również opony pompujemy tak, jak wymaga tego od nas fabryka, która oponę wyprodukowała. Nie wolno nam, dlatego, że np. mamy wyrobiony przód pompować opon mniej aby nie trzęsło, bo właśnie wtedy „życie" opony bardzo znacznie skracamy, nie wolno nam też pompować więcej, niż jest to przewidziane.

Ciśnienie powietrza w naszych gumach sprawdzamy codziennie przed wyjazdem z garażu. Pamiętamy również o regulowaniu w przepisowych okresach, z największą dokładnością nachylenia kół. Zwracamy zawsze baczną uwagę aby przy załadowaniu samochodu ładunek był równomiernie rozłożony.



Ciężarówki MAZ-205 podjeżdżają pod koparkę.

„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 218. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Nr zam. 3040 2-B-47144